8/15
Nur € 4,90

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 8
August 2015
64. Jahrgang

Deutschland 4,90 €
Österreich 5,70 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 5,80 €
NL 6,30 €
Frankreich/Italien/Spanien/Portugal (cont.) 6,60 €



B13411

MEB-Testreport:
- *DB-150 von Piko*
- *DB AG-245 von ESU*
- *DR-119 von Piko*

Werkstatt:
- *Bauanleitung: Preußischer Haltepunkt*
- *Digital: Glitzernde Herbertstraße*



Das Goldene Gleis:
Alle Gewinner, alle Preise

Angertalbahn
Buntes Diesel-Intermezzo

60 Jahre Baureihe 83.10
Interessante Dampflok aus der zweiten Reihe

Mallet und Dieselraritäten

Die Brohltalbahn

Sichern Sie sich jetzt Ihre Sonderposten bei Ihrem MC-Fachhändler



SPUR H0



H0 Class66 Crossrail rot PB03



Inkl. ESU 4.0 Sounddecoder.

10066003 / 113 91 508 | H0 | VI NEM | = | 245 | digital | Sound

10066004 / 113 91 516 | H0 | VI NEM | ~ | 245 | digital | Sound | o. Abb.



H0 Class66 Crossrail rot PB13



Inkl. ESU 4.0 Sounddecoder.

10066013 / 113 91 524 | H0 | VI NEM | = | 245 | digital | Sound

10066014 / 113 91 532 | H0 | VI NEM | ~ | 245 | digital | Sound | o. Abb.

je nur **159,99 €** ~~379,00~~ – 57 % gespart



H0 Class66 Captrain grau Benelux



Inkl. ESU 4.0 Sounddecoder.

10066203 / 113 91 541 | H0 | VI NEM | = | 245 | digital | Sound

10066204 / 113 91 559 | H0 | VI NEM | ~ | 245 | digital | Sound | o. Abb.



H0 Class66 Captrain schwarz Benelux



Inkl. ESU 4.0 Sounddecoder.

10066213 / 113 91 567 | H0 | VI NEM | = | 245 | digital | Sound

10066214 / 113 91 575 | H0 | VI NEM | ~ | 245 | digital | Sound | o. Abb.



Dieseltriebzug BR VT11.5



63098 / 113 59 256 | H0 | III NEM | = | 880

nur **199,99 €** ~~274,00~~ – 27 % gespart



3-teiliges Ergänzungsset BR VT 11.5



64119 / 113 59 281 | H0 | III NEM | = | 628

nur **99,99 €** ~~134,00~~ – 25 % gespart

Ihr schneller Klick zu uns!

gleich reinklicken

Einfach QR-Code mit Ihrem Handy einscannen.

IHR MC-FACHGESCHÄFT

Theile & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583-50 09 70

Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hella u. Günter Grob, Inhaber Rainer Bliefernicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161-28 60

Dluzak (Dluzak GmbH)
Rodigallee 303, 22043 Hamburg,
Tel.: 040-6 53 22 44

Hobby & Co (Hobby & Co. Freizeit-, Spiel- & Bastelwelt, Inhaber Peter Schwich e.K.)
Großflecken 34, 24534 Neumünster,
Tel.: 04321-41 87 16

Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Kremperstraße 13, 25348 Glückstadt,
Tel.: 04124-93 70 33

Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298-9 16 50

Modellbahnladen Fortenbacher (Modellbahnladen und Spielparadies Stephan Fortenbacher e.K)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241-2 63 30

Spielwaren Pelz, Ernst Pelz (Inhaber Ernst Pötter)
Mittelstraße 10+13, 34466 Wolfhagen,
Tel.: 05692-23 61

Spielzeugparadies Willy Müller (Spielzeugparadies Willy Müller & Söhne GmbH & Co.)
Luisenstraße 23, 42103 Wuppertal,
Tel.: 0202-24 80 20

Modellbahn Apitz (Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202-62 64 57

WIEMO Modellbahntreff Münster (WIEMO Modellbahntreff Münster, Inhaber Evely Wienker)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251-13 57 67

Spiel und Freizeit Wasser (Spiel und Hobby Wasser, Inhaber Herrmann Josef Wasser)
Markt 6, 53721 Siegburg,
Tel.: 02241-6 66 53

Müller's Modellspielwaren
Spicherstraße 8, 53859 Niederkassel,
Tel.: 02208-49 34

Spielzeugparadies (Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651-4 88 11

Henke Spielzeugland (Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte, Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 132-133, 59909 Bestwig,
Tel.: 02904-12 92

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069-45 98 32

Spielwaren-Souvenir-Eisenbahnhaus Feigenspan (Spielwaren und Geschenke, Inh. Manfred Feigenspan e.K.)
Parkstraße 14, 61231 Bad Nauheim,
Tel.: 06032-28 74

Spiel + Freizeit Brachmann (Heinrich Brachmann GmbH)
Rosenstraße 9-11, 63450 Hanau,
Tel.: 06181-92 35 20

Spielwaren Hegmann (Berta Hegmann e.Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371-6 50 80 13

moba-tech (it-works Systemtechnik GmbH)
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326-7 01 31 71

Eisenbahn & Modellbau Köngeter (Köngeter Bruno Eisenbahn u. Modellbau)
Poststraße 44, 71032 Böblingen,
Tel.: 07031-22 56 77

Spiel + Freizeit Zinthäfner
Solitudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141-92 56 11

Spiel + Freizeit Wagner (Spielwaren - Wagner, Inhaber Klaus J. Bühler e.K.),
Martin-Luther-Str. 7, 72250 Freudenstadt,
Tel.: 07441-76 09

Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göppingen,
Tel.: 07161-7 25 77

Das Lokmuseum (Das Lokmuseum, Inhaber Michael Merz)
Hauptstraße 23, 73108 Gammelshausen,
Tel.: 07164-91 93 64

HEIGES Spielwaren (Wilh. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnenstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711-3 96 94 60

Spielwaren Bauer (Karl Bauer, Inhaber Karlheinz Bauer e.K)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941-9 49 50

Schreib- und Spielwaren Dunz (Dunz GmbH & Co. KG)
Kesslergasse 5, 74821 Mosbach,
Tel.: 06261-9 21 20

Spielkiste (Spielkiste Brenner, Inhaber Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243-1 67 06

Spielwaren Reimann (Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 07731-9 89 90

Spielwaren Rieß (Inhaber Wolfgang Rieß)
Oberamteisstraße 18, 78532 Tuttlingen,
Tel.: 07461-29 40

Die Spielzeugkiste (Inhaber Michael Golombeck)
Rosenkavaliersplatz, 81925 München,
Tel.: 089-9 10 12 43

Spiel + Freizeit Seigert (Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Sägewerkstr. 18, 83395 Freilassing,
Tel.: 08654-47 90 91

Spielwaren Schmidt (Spielwaren Schmidt Inhaber Karin Märkl e.K.)
Münchner Straße 33, 85221 Dachau,
Tel.: 08131-8 29 87

Augsburger Lokschuppen (Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821-57 10 30

Spiel+Freizeit Gersthofen (Spiel+Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821-249 21-20 00

Spielwaren Habermeyer (Habermeyer Karl)
Färberstraße 90-92, 86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08431-86 43

Spielwaren Möhnle
Schrannenstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081-42 28

Spielwaren Härtle (Inhaber Matthias Franz e.K.)
Kaufbeurenerstraße 1, 87616 Marktoberdorf,
Tel.: 08342-56 30

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 27a, 90587 Siegelsdorf,
Tel.: 0911-75 31 75

Spiel + Freizeit Fechter (Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981-96 96 90

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Straße 4, 93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471-70 12 11

Carl Hilpert KG
Schulerstraße 1-3, AT-1010 Wien,
Tel.: 0043-1-51 2 33 69

Spielwaren Heiss (Manfred Gress e.U.)
Museumsstraße 6, AT-6020 Innsbruck,
Tel.: 0043-512-58 50 56

Mikado Hobby, Spiel + Freizeit (Mikado AG) Städtle 19, FL-9490 Vaduz,
Tel.: 00423-2 32 79 94

Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53, NL-1171 DB Badhoevedorp
Tel.: 0031-20 6 59 94 94

Trein en Zo (CRD Het Speelhuys Kampen)
Geerstraat 23-25, NL-8261 HL Kampen,
Tel.: 0031-38 3 33 82 84

Het Spoor (Kerselaers Henri)
Parkstraat 90, BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: 0032-16 40 70 42



www.vedes.com



www.spielzeug-ring.com





Titel: V 200 von ESU
Vorbildfoto: Georg Lochner
Modellfoto und Montage: abp/oh

TITELTHEMA

VORBILD

DREHSCHEIBE

LOKOMOTIVE

BAHN UND TECHNIK

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

MODELL

WERKSTATT

DIGITALE WELT

TEST

PROBEFAHRT

UNTER DER LUPE

SZENE

AUSSERDEM









Die allerletzte Leistung mit n-Wagen nach Füssen war am Mittag des 13. Juni der RE München – Füssen – München, der von 218 414 bespannt wurde. Die Aufnahme entstand bei Seeg.

DB REGIO

Keine Silberlinge mehr im Allgäu

☐ Silberlinge waren es genau genommen schon lange nicht mehr, aber immerhin konnte man auf den Strecken von München in Richtung Allgäu noch in den Genuss kommen, mit modernisierten n-Wagen zu fahren. Die Fenster ließen sich im Sommer öffnen, und der frische Fahrtwind sowie der Dieselgeschmack einer 218 zogen ins Wageninnere. Ein Vergnügen für Eisenbahnfans. Meist nur für diese.

Am 13. Juni 2015 (kleiner Fahrplanwechsel) fuhren im Allgäu die letzten klassischen n-Wagen-Züge mit der Baureihe 218. Seit Fahrplanwechsel im vergangenen Dezember hatten die neuen Bombardier-245 mit Doppelstockwagen bereits sukzessive die Baureihe 218 mit ihren Silberlingen auf den Strecken nach Memmingen, Füssen und Kempten immer weiter verdrängt.

Ab 14. Juni wurde zwar noch einmal ein neuer Umlaufplan für die Kemptener 218 aufgestellt, allerdings verkehren die Maschinen bis auf ein morgendliches Berufsverkehrs-Zugpaar nach Memmingen nun auch ausschließlich mit Doppelstockwagen, die auf zahlreichen anderen Strecken, welche die DB AG an Wettbewerber verloren hatte, freigesetzt wurden. Nach Füssen und nach Kempten kommen seitdem überhaupt keine n-Wagen mehr. Deren Einsatz im Allgäu ist nach über 50 Jahren nun beendet.

FOTOS: ALEXANDER BAUER



Die Nachmittagsleistung von 218 497 mit dem RE München – Füssen fuhr bereits mit Doppelstockwagen, hier bei Weizern-Hopferau. Es war dies gleichzeitig die erste 218-Leistung mit den Doppelstöckern im Allgäu. Diese waren seit Planwechsel im vergangenen Dezember bislang den neuen 245 vorbehalten.



FOTO: BERND KELLER

■ *Auch in diesem Jahr veranstaltete das DB-Museum Koblenz-Lützel am Wochenende 13./14. Juni ein großes Sommerfest. Diesmal stand es unter dem Motto „Ost trifft West“ und „50 Jahre Baureihe 103“. Im Vorfeld dieses Events wurden zahlreiche Exponate überführt. So gelangten unter anderen bereits Ende Mai E 03 001 und der Adler mit 140 423 sowie 111 001 von Nürnberg nach Koblenz, hier bei der Einfahrt Hanau Hbf.*



FOTO: EDUARD SASSMANN

Auf der Salzkammergutbahn (Attnang-Puchheim – Stainach-Irdning) werden fast alle Wendezüge anstelle wie bisher mit der Reihe 1144 nun mit den Loks der Reihe 1142 bespannt. Am 28. Mai 2015 ist die noch im Original-Farbkleid verkehrende und mit großen Scheinwerfern ausgerüstete 1142 623 bei Bad Mitterndorf unterwegs.

ÖSTERREICH

Renaissance der ÖBB-Reihe 1142

☐ Die ältesten noch in Betrieb befindlichen normalspurigen Elektrolokomotiven der ÖBB erleben zurzeit ein unerwartetes Comeback. Zwar blieb der buchmäßige Lokbestand in den letzten Jahren fast unverändert (2011: 95 Stück, 2015: 91 Stück), doch sank die Anzahl der im Einsatz befindlichen Maschinen in den letzten Jahren stetig und betrug 2013 lediglich etwa 20 Maschinen. Vergangenes Jahr zeichnete sich eine Trendwende für den weiteren Einsatz dieser Baureihe ab. Zahlreiche bereits wegen Erreichen der Laufleistungsgrenzen, diverser Schäden oder wegen Kupferdiebstählen schon länger abgestellte Maschinen wurden nach Untersuchungen wieder reaktiviert. Seit Mitte 2014 erfolgen auch wieder Teilausbesserungen im TS-Werk Linz. Mit Zugang dieser Maschinen hat sich der aktuelle Einsatzbestand inzwischen auf rund 70 Lokomotiven erhöht, welche derzeit in den Traktions-Standorten Graz und Linz beheimatet sind. In einem 33-tägigen Umlauf erfolgen nun Einsätze auf der Franz-Josefs-Bahn, auf der Westbahn, zwischen Amstetten/Kleinreifling und St. Valentin/Garsten sowie auf der Salzkammergut-, Pyhrn- und Summerauerbahn (ES).



FOTO: CHRISTIAN SPILLER

■ *89 7373 vertritt dieses Jahr 98 886 beim Rhön-Zügle zwischen Fladungen und Mellrichstadt. Am 24. Mai 2015 war der Zug fast wieder zurück in Fladungen, als er Heufurt mit der Kirche im Hintergrund passierte.*

ZEIT FÜR ERHOLUNG



Stefan Alkofer

Haben Sie auch vor wenigen Wochen den spannend inszenierten SWR-Tatort zum Thema Stuttgart 21 gesehen? Die Woche darauf outet sich der Kommissar des Münchner „Polizeiruf 110" als Modellbahnkenner und philosophiert mit einem Verdächtigen über miniaturisierte Welten. Die (Modell-) Eisenbahn in der Prime-Time des öffentlich-rechtlichen Fernsehens! Das wäre einen Kommentar wert. Aber Eisenbahn und Film, das war bereits Thema.

Dann gäbe es noch die Pleite des chinesischen Produzenten „Modern Gala", die den ein oder anderen hiesigen Anbieter ins Schwitzen brachte, obwohl der vergangene Frühling nicht mit Temperaturrekorden protzte. Problem nur, dass beim Thema China im Allgemeinen und „Modern Gala" im Speziellen die Auskunftsfreude der Beteiligten sehr mäßig ist und manche Information mit ist Verschwiegenheitspflicht belegt.

Fischen im Trüben ist nicht meine Art.

Also Fernseher ausschalten, das Licht im Modellbahnkeller löschen und raus geht's. Sommerzeit ist Reisezeit. Und es muss nicht immer der ganz große Urlaub sein. Im Erzgebirge, beim „Goldenen Gleis" wurde mir erneut bewusst, dass es viele Regionen gibt, die sich bestens für einen Kurzurlaub mit der Bahn eignen: Die Nord- und Ostseestrände, vielleicht ins Saarland oder ins Angertal. Fahren Sie an den Bodensee oder besuchen Sie eine Museumsbahn. Überraschen Sie ihren Partner, ihre Familie. Ein Hotel ist im Internet schnell gebucht und mit den Länder- oder Wochenendtickets fallen die Fahrtkosten kaum ins Gewicht.

Sie werden sehen, es tut gut, mit der Bahn zu reisen. Ihre Erholung beginnt bereits am Bahnsteig.



FOTO: PETER HASLEBNER

SZ-541 104 mit Kesselwagenzug in Laibach (Ljubljana) am 18. Juni 2015.

SLOWENIEN

Neuer Werbe-Taurus bei der SZ

☐ Die Banane fährt Zug: Seit Mai 2015 hat die SZ den Werbetaurus „Chiquita“ im Einsatz. Diese Lokomotive ist nicht nur im slowenischen Streckennetz anzutreffen, sondern auch grenzüberschreitend in Österreich. Mit 21 000 Mitarbeitern in 70 Ländern ist „Chiquita“ ein international führendes Unternehmen beim Export von tropischen Früchten. Bananen sind das auf der Welt am weitesten verbreitete Obst und werden von Millionen Menschen geschätzt.

HISTORISCHE SBB

Bahnpark Brugg

☐ Das Fest am 31. Mai 2015 im Bahnpark Brugg zusammen mit SBB Historic war wie jedes Jahr sehr liebevoll und gut organisiert. Man traf Freunde, Bekannte und es herrschte gute Stimmung. Während rund um die Drehscheibe und im Rundschuppen von Brugg die Dampfloks von SBB Historic, Verkaufs- und Infostände zu bewundern waren, feierte SBB Historic gleich nebenan in Windisch den Umzug und die Konzentration all seiner Aktivitäten an dem neuen Standort mit einem Tag der offenen Tür. Obschon nur wenige hundert Meter voneinander entfernt, mussten die überaus zahlreichen Besucher und Besucherinnen mit Bussen hin- und hergefahren werden, denn zwischen beiden Standorten liegen Gleise, die nicht überschritten werden dürfen. Zwei Dampffahrten mit der SBB-Eb 3/5 5819 standen auf dem Programm sowie Pendelfahrten mit dem Dampftriebwagen CZm 1/2.


FOTO: ARMIN SCHMUTZ

Wer zur richtigen Zeit am richtigen Ort stand, konnte auch ein Bild mit Ae 4/7 10987, die mit einem Sonderzug aus dem Tessin zu Besuch war, und der Dampflok B 3/4 1367 mit einem kurzen GmP (Güterzug mit Personenbeförderung) auf dem Viadukt über dem Depotgelände ablichten.

ZWISCHENHALT

■ **Die niederländische Bahn NS** hat entschieden, 18 weitere Traxx-Loks bei Bombardier zu ordern. Sie sollen wie die schon ausgelieferten Loks auf der Schnellfahrstrecke HSL-Zuid eingesetzt werden.

■ **In Erlangen hat eine Bürgerinitiative** ein Bürgerbegehren gegen den Bau der Stadt-Umland-Bahn (StUB) gestartet. Innerhalb von drei Monaten müssen dafür 4000 Unterschriften gesammelt werden. Den Initiatoren sind die Kosten für Erlangen zu hoch. Die Gesamtkosten für das Projekt liegen bei über 400 Millionen Euro.

■ **Abellio-Rail-NRW und National-Express** sollen die Linien des Rhein-Ruhr-Express bedienen. Abellio soll die Linien RE 1 und RE 11 erhalten, National-Express die Linien RE 5, RE 6 und RE 4.

■ **Die Bayern LB unterstützt die WBN** (Waggonbau Niesky) bei der Fertigung von 315 Spezialwaggons für Eurotunnel. Die Bank stellt WBN über zehn Millionen Euro zur Verfügung.

■ **Ab sofort verfügen alle Stationen,** die sich im Eigentum der AKN-Eisenbahn befinden, über ein kostenfreies WLAN. Möglich macht diesen Service eine neue Kooperation mit dem Norderstedter Kommunikationsanbieter „wilhelm.tel“. Nach einmaligem Anmelden kann der Zugang 24 Stunden lang genutzt werden.



FOTO: LARS BRÜGGEMANN

111 001 mit 216 221 passiert am 27. Mai 2015 den Bahnhof Hamburg-Harburg auf der Fahrt von Lübeck nach Gießen.

MUSEUMSBAHN

111 001 holte 216 221 aus Lübeck

☐ Die Museumslokomotive 111 001 kam wohl als erste Vertreterin ihrer Baureihe nach Lübeck, um dort die Museumsmaschine 216 221 abzuholen. Da sich nach Angaben des DB-Museums Koblenz-Lützel der Verein Historische Eisenbahnfahrzeuge Lübeck e.V. nicht mehr um 216 221 kümmern konnte, wurde die Lok am 27. Mai 2015 von 111 001 von Lübeck nach Gießen geschleppt. Die Oberhessischen Eisenbahnfreunde übernehmen 216 221 und wollen diese wieder aufarbeiten. Am 26. Mai fuhr die 111 von Lichtenfels zunächst bis Hamburg-Harburg, wo sie zwei Güterwagen für DB-Training ablieferte und von dort weiter nach Lübeck. Einen Tag später ging es dann von Lübeck über Gießen wieder zurück nach Nürnberg.



FOTO: DANIEL WOLF

■ *Anlässlich des 50-jährigen Bestehens der elektrifizierten Bahnstrecke zwischen Zwickau und dem damaligen Karl-Marx-Stadt, heute Chemnitz, fand am 28. Mai 2015 eine nostalgische Sonderfahrt statt. Ab Chemnitz wurde bis Glauchau nebeneinander gefahren. In den beiden Zügen, die mit den Lokomotiven 242 001 der Press und E 77 10 des Dresdner Eisenbahnmuseums bespannt waren, saßen Eisenbahnfreunde, Monteure, welche die Fahrleitungen im Jahr 1965 errichteten, und Eisenbahner, welche die Anlagen betreuten. Aufgenommen wurde das Bild bei Hermsdorf, zwischen Hohenstein-Ernstthal und Sankt Egidien.*

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.

☐ Ein farblich interessantes 611-Pärchen legt sich bei Hechingen in die Kurve. Dieser Baureihe war kein durchschlagender Erfolg beschieden, sie fristet ein geduldetes Dasein in Deutschlands Südwesten. Zum Abschluss unserer dreiteiligen Reihe „Zu-Neigung" wollen wir von Ihnen wissen, welche Burg im Hintergrund zu sehen ist? Außer den 20 DVDs verlosen wir diesmal zusätzlich ein Modell des deutschen Ur-Pendolinos, Baureihe 610, von Märklin (Bild unten).





FOTO: THOMAS KÜSTNER

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. August 2015 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Juniheft lautete: „Gedeckter Güterwagen". Gewonnen haben: Martens, Wolfgang, 28215 Bremen; Kugel, Manfred, 01169 Dresden; Seidenath, Robert, 54317 Gusterath; Krischok, René, 06369 Merzien; Bley, Klaus-Dieter, 24976 Handewitt OT Weding; Dorner, Roland, 71404 Korb; Frank, Heinz, 38274 Gustedt; Bohn, Jürgen, 58511 Lüdenscheid; Vogelgesang, Christoph, 66130 Saarbrücken; Sieverding, Manfred, 53757 St. Augustin; Jakob, Bernd, 07926 Gefell; Nickel, Rainer, 21709 Himmelpforten; Stoß, Veit, 09126 Chemnitz; Grimaldi, Heiko, 73098 Rechberghausen; Schnierreich, Thomas, 34613 Schwalmstadt; Heß, Lorenz, 88447 Warthausen; Herrmann, Detlef, 01877 Demitz-Thumitz; Kriebs, Thomas, 66809 Nalbach; Neuber, Anke, 06429 Nienburg OT Gerbitz; Hillenbrand, Franz, 72379 Hechingen Schlatt.



FOTO: HEIKO GÜNTHER

■ *Seit mehreren Jahren halten in Potsdam nur noch zwei Fernzugpaare (Nachtzug 1246/1247 Berlin – München sowie IC 2131/2132 Cottbus – Norddeich Mole). Am 11. Juni 2015 gab es schon einen Vorgeschmack auf die in einigen Jahren geplante Wiederaufnahme mehrerer IC-Zugverbindungen über Potsdam. 146 553 war mit einem Doppelstock-Intercity-Zug in Potsdam auf Testfahrt unterwegs und wendete dort, um wieder nach Hennigsdorf zurückzufahren.*

■ *Die RhB veranstaltete am 13. Juni 2015 wieder eine Dampf-Doppeltraktion mit den beiden G 4/5 107 und 108 im Val Bever. Bei regennassem Wetter hat der Dampfzug gerade den Rückweg nach Landquart angetreten.*



FOTO: BERNHARD WILLEN



FOTO: THOMAS BÖTTGER

■ Am 1. Januar 1975 nahm die AG 3/58 „Traditionsbahn Radebeul Ost – Radeburg“ (Arbeitsgemeinschaft im DMV der DDR) offiziell ihre Arbeit auf. Am Wochenende 6./7. Juni 2015 wurde das 40-jährige Vereinsbestehen gefeiert. Auf der Lößnitzgrundbahn fand deshalb ein umfangreicher Sonderzugverkehr mit den historischen Fahrzeugen des Vereins statt. Auch die zweite Traditionslok IV K Nr. 132 war in den Betriebsdienst zurückgekehrt, so dass der Einsatz mit zwei Lokomotiven in sächsischen Farben möglich war. Nur selten trifft man gleich drei IV K im Bahnhof Moritzburg (v. li.): 99 539 (IV K Nr. 132) mit Fotozug, 99 586 (IV K Nr. 176) mit TRR 4020 sowie 99 1608 vor 99 1789 mit P 3005.

TOP UND FLOP

TOP: Streckensanierung

Die Emsländische Eisenbahn EEB will die Strecke zwischen Meppen und Essen (Oldb.) sanieren. Die Arbeiten sollen ab dem Spätsommer bis Mai 2016 durchgeführt werden. Es sind knapp zwölf Kilometer Gleis und drei Weichen zu erneuern. Auch Bahnübergänge werden saniert.

FLOP: Weniger Züge

Im Vogtland wird auch im kommenden Fahrplanjahr 2016 das bereits seit kleinem Fahrplanwechsel geltende reduzierte Angebot bestellt. Dies hat die Verbandsversammlung des ZVV (Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Vogtland) Ende Mai beschlossen. Davon betroffen sind außer den Fahrgästen DB Regio, die Vogtlandbahn sowie die Erfurter Bahn. In Abhängigkeit von den Ergebnissen der Revision der Regionalisierungsmittel kann es künftig sogar noch zu weiteren Abbestellungen von Zugverkehren kommen.

INDUSTRIEBAHN

Adieu Opel in Bochum

□ Einen letzten „großen Bahnhof“ gab es für die Bochumer Opel-Lok 5 am 16. Juni 2015. Die von Henschel gebaute Lok wurde dem Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen gespendet. Am 16. Juni holte die ebenfalls von Henschel gebaute Dahlhauser P 8, 38 2267, die Werkslok im Opel-Übergabebahnhof Bochum-Laer ab, um sie ins Eisenbahnmuseum zu bringen. Bereits am 13. Juni überführte eine DB Schenker-185 vier noch betriebsfähige Opel-Werksloks nach Rüsselsheim. Lok 1 verbleibt noch am Standort, sie soll vor der ehemaligen Opel-Hauptverwaltung aufgestellt werden.



FOTO: MERLIN BECKER

In der Nacht vom 13. auf den 14. Juni 2015 wurden die ehemaligen Werksloks des Opel-Werks Bochum nach Rüsselsheim zur weiteren Verwendung überführt. Diese Fahrt erfolgte mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h unter anderem über die linke Rheinstrecke.

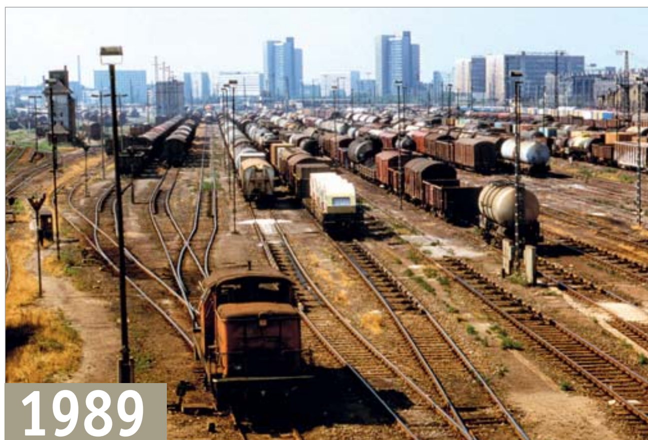


FOTO: PETER HASLEBNER

■ *Österreichischer Fußballbund-(ÖFB)-Railjet: Seit 8. Juni 2015 fährt bei den ÖBB ein neuer Railjet. Die Taufe erfolgte durch ÖFB-Generaldirektor Alfred Ludwig und den ÖBB-Vorstandsvorsitzenden Christian Kern. Der Taurus symbolisiert die sportliche Kooperation zwischen ÖBB und ÖFB und soll das Bewusstsein rund um das Thema Fußball erhöhen. Sieben weitere ÖFB-Partner sind ebenfalls auf den Railjet-Waggons zu sehen. 1116 225 mit RJ 534 ist am 14. Juni 2015 bei Zeltweg unterwegs.*

ZEITREISE

Aus Halle (Saale) Gbf wird ZBA Halle-Nord



Am 22. Juli herrscht auf dem halleschen Güterbahnhof noch Hochbetrieb. Es ist kein unbelegtes Gleis zu erkennen.

FOTOS: VOLKER EMERSLEBEN



Der alte Güterbahnhof existiert nicht mehr, aber auch zwei Hochhäuser im Hintergrund sind verschwunden.

■ Halle an der Saale war ein Industriezentrum der DDR. Neben einem bedeutenden Personenbahnhof mit bis zu 100 000 Reisenden täglich (siehe MODELLEISENBAHNER 2/2015) gab es in der Händel-Stadt als wichtigem Eisenbahnknoten der DDR einen zweiseitig ausgebildeten Rangierbahnhof mit zwei Hauptablaufbergen. Dieser Gbf hatte sowohl für den Rbd-Bezirk Halle als auch als Durchgangsbahnhof verschiedener Hauptrichtungen eine Schlüsselposition für die Deutsche Reichsbahn inne. 1980 verzeichnete der Gbf eine durchschnittliche Bergleistung von 3600 Wagen je Tag. Mit der Wende wurde es, wie auch an vielen anderen Eisenbahnhochburgen, recht ruhig. Zudem waren die stark abgenutzten Anlagen nicht mehr zeitgemäß. Gerade einmal um die 100 Wagen wurden 2011 hier am Tag verschoben. Im Zuge des Verkehrsprojektes VDE 8, der Aus- und Neubaustrecke Berlin – Halle/Leipzig – Nürnberg – München wurde die umfassende Modernisierung des Knotens Halle in die Planung mit aufgenommen. Der Neubau der Zugbildungsanlage (ZBA), wie ein Gbf heute heißt, ist mit einer Leistungsfähigkeit von 120 Wagen je Stunde über einen Ablaufberg konzipiert. Von einer hochmodernen Bedienkanzel aus wird der gesamte Prozess überwacht. Alle Richtungsgleise sind dann mit vollautomatischer Bremstechnik ausgestattet. Eine automatische Förderanlage in der Gleisachse schiebt vereinzelt schlecht laufende Wagen zu einem Zugverband zusammen. Zwei elektronische Stellwerke sorgen künftig für eine vollautomatische Steuerung und Bedienung der rund 130 neuen Weichen. Bis 2017 werden rund 146 Millionen Euro in die neue Anlage investiert. Die veraltete Infrastruktur auf dem seit 1889 bestehenden Güterbahnhof wird vollständig erneuert. Die ZBA in der Stadt soll den zeitgemäßen Umweltstandards, auch in punkto Lärm, entsprechen. So entsteht eine der modernsten Anlagen in Europa, sie gehört dann zu den sechs Großen in Deutschland und wird ein Knotenpunkt für den Osten sein.

THÜRINGEN

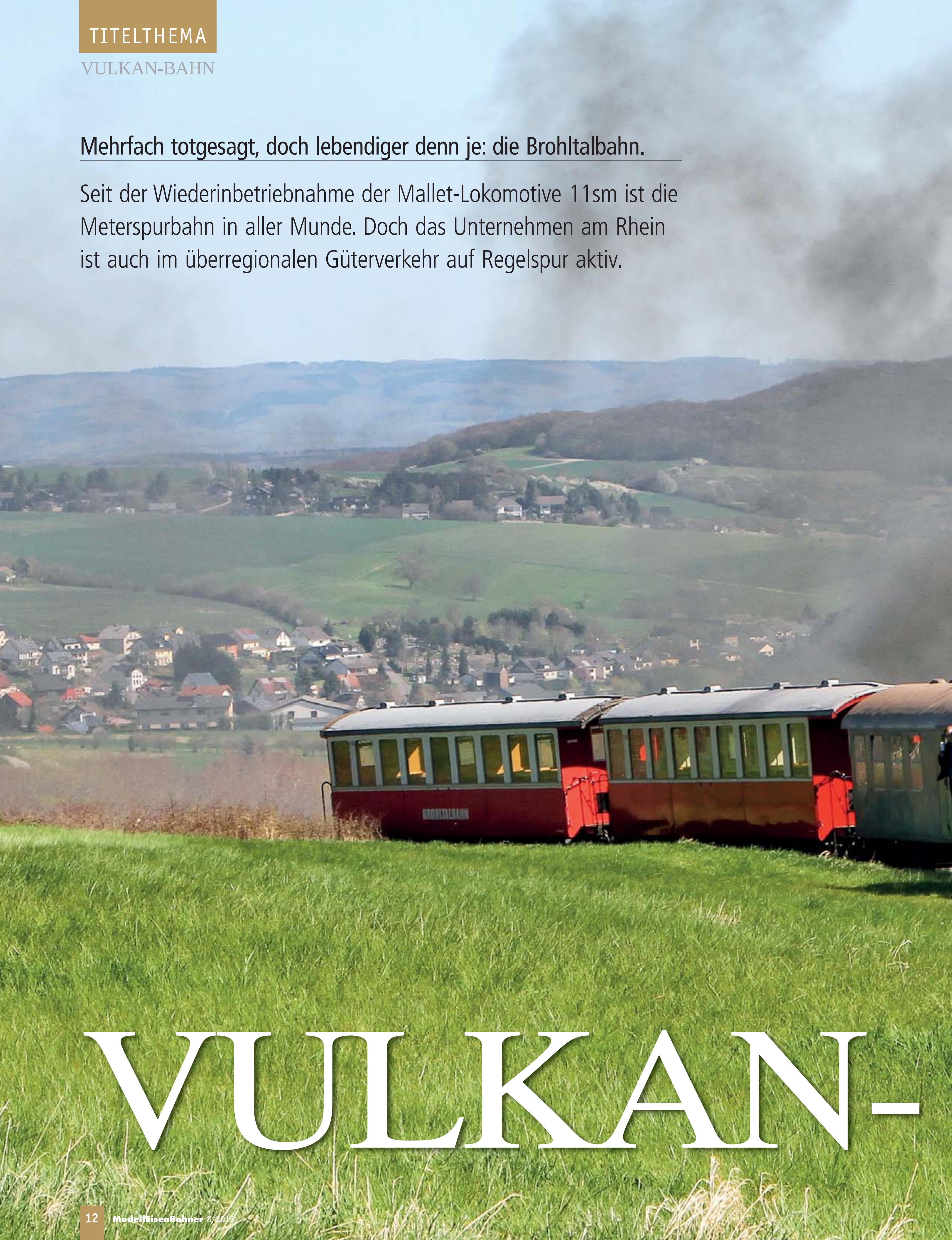
Sonderzüge nach Sonneberg zu Piko



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

Ausfahrt des DPN 20852 mit 213 334 in Sonneberg zurück nach Ilmenau (li.), während DPE 79380 bis zur Abfahrt noch ein wenig Zeit hat.

☐ Anlässlich des Tages der offenen Tür am 20. Juni beim Modellbahnhersteller Piko in Sonneberg waren auch zwei Sonderzüge unterwegs. Der Verein „Eisenbahnmuseum Bayerischer Bahnhof zu Leipzig“ (EMBB) fuhr von Leipzig über Naumburg, Saalfeld, Coburg nach Sonneberg mit einem Sonderzug, gezogen von 250 078 der Leipziger Eisenbahnverkehrsgesellschaft (LEG). Geplant war, die Werkslok E 44 044 des Instandhaltungswerks Dessau zum Einsatz zu bringen, jedoch ist deren Aufarbeitung noch nicht ganz abgeschlossen. Die Rennsteig-Bahn hatte ebenfalls einen Sonderzug mit Ziel Sonneberg im Angebot, gefahren wurde mit 213 334 von Ilmenau über Rennsteig, Themar, Rauenstein nach Sonneberg. Auf der KBS 569 (Meiningen – Sonneberg) war somit nach langer Zeit wieder einmal ein lokbespannter Reisezug zu sehen. Im Planeinsatz wird die Strecke Meiningen – Sonneberg mit Regio-Shuttle-Triebwagen der Süd-Thüringen-Bahn (STB) bedient.



Mehrfach totgesagt, doch lebendiger denn je: die Brohltalbahn.

Seit der Wiederinbetriebnahme der Mallet-Lokomotive 11sm ist die Meterspurbahn in aller Munde. Doch das Unternehmen am Rhein ist auch im überregionalen Güterverkehr auf Regelspur aktiv.

VULKAN-

Seit dem Frühjahr 2015 ist die Brohltalbahn um eine echte Attraktion reicher: Die Mallet-Lokomotive 11sm, eine echte Brohltalerin, dampft mit dem „Vulkan-Express“ aus dem Rheintal hinauf in die Eifel.

FOTO: JOACHIM BÜGEL

BAHN

Gelegentlich sind noch mit 103 bespannte IC im Rheintal zu erleben. Am 21. November 2014 begegnete 103 113 mit dem IC 119 der Brohltalbahn-Lok D 5.

FOTO: JOACHIM SCHMIDT

Es ist schon erstaunlich, dass es diese Eisenbahn noch gibt und sie heute nicht nur einen regulären Betrieb auf schmaler Spur, sondern darüber hinaus auch Güterverkehr auf dem normalspurigen Streckennetz abwickelt.

Ab dem 14. Januar 1901 fuhren die Züge auf Meterspur zwischen Brohl und Engeln. Die Weiterführung über das Eifel-Plateau bis nach Kempenich war ein Jahr später fertig gestellt. Im Laufe ihrer über 100-jährigen Geschichte hatte die Brohltalbahn später einige Krisen durchzustehen, doch es gelang immer, sie zu retten. Das letzte Vierteljahrhundert der Bahn darf dabei durchaus als Erfolgsgeschichte bezeichnet werden.

Folgte dem Bahnbau in den ersten Jahren noch eine Belebung des Brohltals als Wirtschaftsstandort, so war bereits nach dem Ersten Weltkrieg vor allem der Güterverkehr, für den die Bahn vorwiegend konzipiert worden war, rückläufig. Die Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft stieg als Eigentümerin 1921 aus. Daraufhin übernahmen die anliegenden Landkreise und einige Industriebetriebe die Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft (BEG). Zwar ruhte der Verkehr während der französischen Besatzung des Rheinlands 1923 für ein halbes Jahr, doch die BEG beschleunigte und modernisierte den Personenverkehr erheblich, indem sie 1925 einen modernen Benzol-Triebwagen, VT 50, beschaffte und 1927 ein umfangreiches Busnetz aufbaute.



FOTO: GEORG LOCHNER

Kurz vor dem Endbahnhof Engeln verlangte die 1:20-Steigung der kleinen D 2 mit ihrem kurzen Zug am 18. Oktober 2009 einiges ab.

Zwischen 1928 und 1934 wurden die letzten drei Zahnrad-Dampfloks abgestellt und durch einen von Krauss gebauten E-Kuppler sowie eine gebraucht erworbene schwere C'C-Mallet-Lokomotive ersetzt. Beide waren in der Lage, die Züge im reinen Adhäsionsbetrieb über den Steilstreckenabschnitt zu befördern.

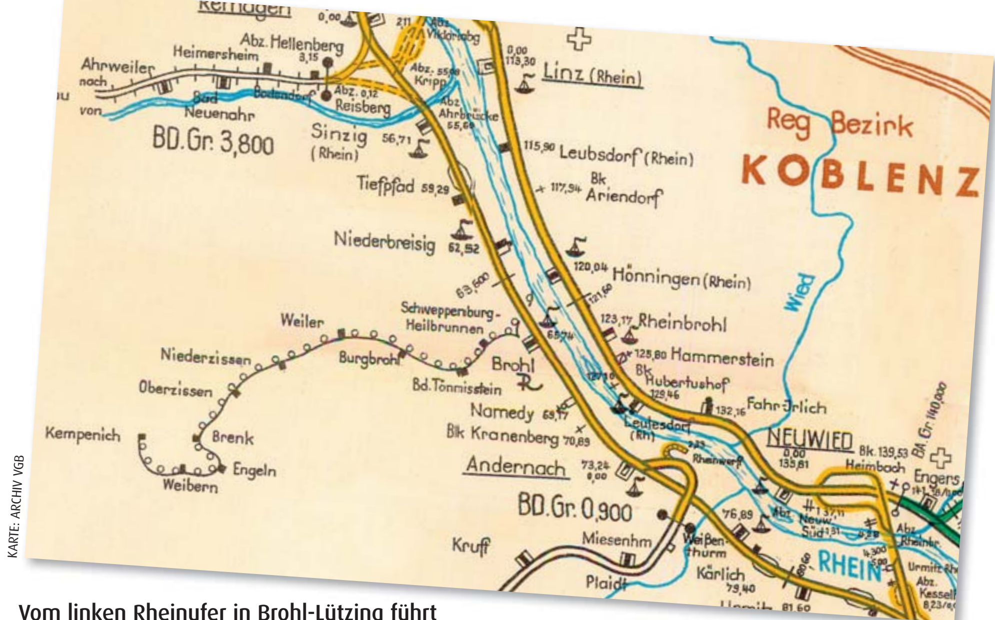
Die Steilstrecke beginnt in Oberzissen nach der Querung eines Bachlaufs und führt mit einer beachtlichen Neigung von 1:20, für welche die Bahn heute unter Eisenbahnfreunden bekannt ist, aus dem Brohltal auf die Höhen der Eifel. Auf 5,5 Kilometern Länge wird ein Höhenunterschied von 240 Metern überwunden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte die Bahn noch einmal einen Aufschwung, doch begann mit der schnell wachsenden Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen in den 1950er-Jahren ein stetiger Rückgang der Beförderungsleistungen. 1961 fuhr der letzte Personenzug und auch der verbliebene Güterverkehr wurde immer mehr auf

Die Stilllegung war für 1987 absehbar

Lkw verlagert. Zuletzt blieb lediglich der Abtransport des vulkanischen Gesteins Phonolith, das zur Glasherstellung benötigt wird, von Brenk ins Rheintal übrig. Die Stilllegung war für 1987 avisiert und schien zunächst unabwendbar.

Stefan Raab, einer der beiden Geschäftsführer der Brohltalbahn, kennt die Strecke seit seiner Kindheit. Er zollt den damaligen Rettern Respekt: „Nur der Busbetrieb sollte weitergeführt werden. Es ist eine Riesenleistung des damals gegründeten Vereins gewesen, die Strecke zu erhalten", weiß er zu berichten. Der Interessengemeinschaft Brohltal-Schmalspureisenbahn (IBS) war es zunächst gelungen, die Stilllegung bis zum 31. Dezember 1991 zu verschieben. Ab 1992 konnte der Betrieb nur noch ehrenamtlich aufrecht erhalten werden. Das Konzept des touristischen Ausflugszuges „Vulkan-Express", der erstmals bereits am 25. März 1977 verkehrte, erfuhr erst unter der Ägide der IBS ab 1988 immer größere Beliebtheit. 1990 waren eigens zwei polnische Px 48 gekauft worden, um nach vielen Jahren wieder dauerhaft Dampfzüge anbieten zu können. Die Fahrgastzahl stieg von 7200 im Jahr 1988 auf 90 000 in 2001, dem 100. Jahr des Bestehens der Bahn.



KARTE: ARCHIV VGB

Vom linken Rheinufer in Brohl-Lützing führt die Strecke entlang des Brohlbachs stetig ansteigend in Richtung Westen.



FOTO: MARKUS DOLL

Im Frühjahr 2002 war die damals noch schwarz-rote Harzer Mallet-Lok 99 5902 in der Eifel zu Gast. Ein arrangierter Fotohalt am 17. Mai ermöglichte das schöne Bild am einzigen Tunnel.

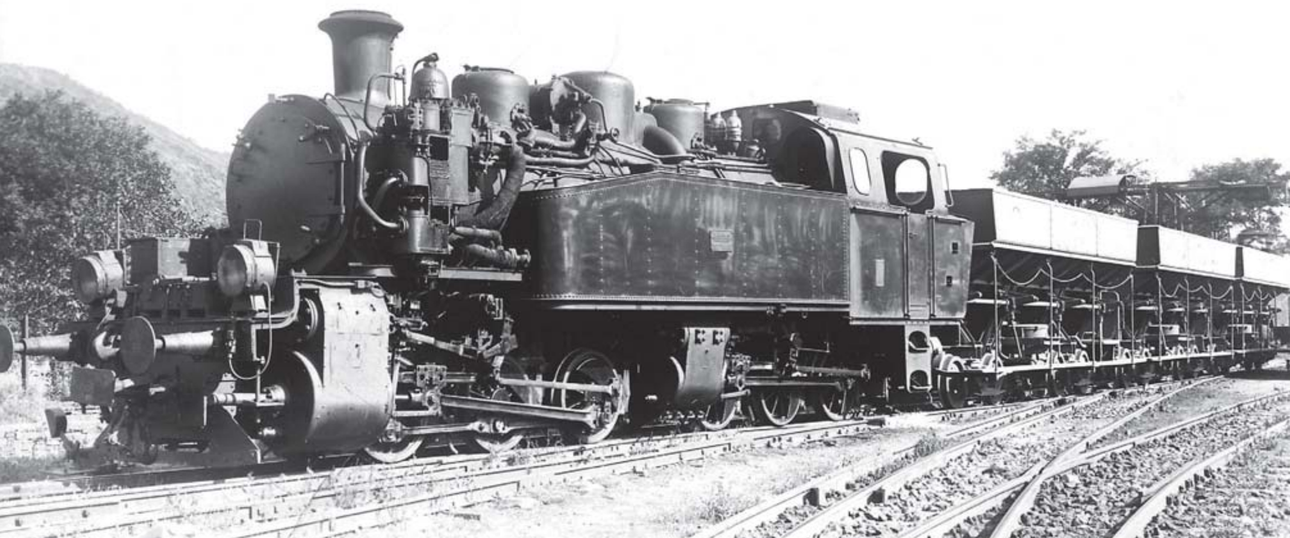
DER VERGESSENE STRECKENABSCHNITT

Die Brohltalbahn endete nicht immer in Engeln: Aufgrund zunehmender Unrentabilität des weiteren Streckenverlaufs über Weibern nach Kempenich wurde dieser zum 1. Oktober 1974 aufgegeben. Personenverkehr fand zu diesem Zeitpunkt aber längst nicht mehr statt. Schon im Herbst 1960 fuhren die Triebwagen nur noch bis Oberzissen, ein Jahr später gar nicht mehr. Die Brohltalbahn war ohnehin bereits im Busverkehr tätig, so dass die Übernahme auch der letzten Leistungen zwischen Brohl und Oberzissen damals nur logische Konsequenz war. Die Strecke Engeln – Kempenich wurde 1976 komplett abgebaut.



FOTO: DIETER JUNKER/EISENBAHNSTIFTUNG

Personenzüge erreichten den Bahnhof Kempenich bis 1960, Güterzüge bis 1974.


FOTO: BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Als Ersatz für die schon 1934 abgestellte 10sm kaufte die Brohltalbahn eine C'C-Mallet von der Albtalbahn. Sie war ein Nachbau einer Heeresfeldbahn-Konstruktion aus dem Jahr 1928 und wurde bis 1957 auf der gesamten Strecke eingesetzt.


FOTO: ROBIN FELL/EISENBAHNSTIFTUNG

Bis 1964 stand auch die Lok 12sm, eine der zwei Schwestern der 11sm, im täglichen Dienst. Im Bahnhof Brohl verschob sie 1963 noch Normalspurwagen auf dem Dreischienengleis.

Ungeachtet dessen hing der Fortbestand der Bahn 1995 wieder einmal am seidenen Faden: Neue Umweltauflagen stoppten den offenen Schüttgutumschlag in Brohl. Nach intensiven Bemühungen der Betriebsleitung gelang es mit Unterstützung des rheinland-pfälzischen Verkehrsministeriums, einen Abtransport des selten vorkommenden Phonoliths mittels geschlossener Behälter einzuführen. Diese werden wie Container mit einem Reach-Stacker von den meterspurigen Tragwagen auf Lkw gehoben. Aus Spanien wurde eine 1966 von Henschel gebaute große Diesellokomotive, die D 5, beschafft, um auch in Zukunft für schwere Güterzüge gerüstet zu sein. Die Lok ist seit 2007 im Einsatz.

Um die Attraktivität für Touristen zu erhöhen, sorgte die Brohltalbahn nicht nur für die Sanierung ihrer Bahnhöfe. Sie unterstützte auch die Einrichtung eines Geoparks am Bahnhof Engeln zum Thema vulkanischer Ursprung der Eifel und bemühte sich gemeinsam mit dem Förderverein um die Reaktivierung der letzten originalen Brohltal-Dampflok, der 11sm. Die IBS hatte die Mallet-Maschine 1989 aus dem aufgelösten DGEG-Museum in Viernheim zurück nach Brohl geholt und 1998 schließlich von der Deutschen Gesellschaft für

Reaktivierung der letzten originalen Dampflok


FOTO: DIETER JUNKER/EISENBAHNSTIFTUNG

Als einzige originale Dampflokomotive der Brohltalbahn überdauerte 11sm. Am 8. Mai 1967 war die 1906 von Humboldt gebaute Maschine bereits abgestellt.



FOTO: BROHLTALBAHN

Ein bewegender Moment war das erste Anheizen der aufgearbeiteten 11sm in der Werkstatt Klostermansfeld im Dezember 2014. Erstmals seit 1966 stand die Maschine wieder unter Dampf.



Die 109 Jahre alte 11sm ist die einzige erhaltene Brohltalbahn-Dampflok. Sie fuhr nie auf anderen Strecken.

Eisenbahngeschichte (DGEG) erworben. Im Mai 2015 konnte nach langen Jahren des Spendensammelns und der Aufarbeitung in Klostermansfeld die wieder dampfende Lok der Öffentlichkeit präsentiert werden. Stefan Raab ist stolz darauf: „Wir haben Spenden gesammelt, der Verein hat Spenden gesammelt. Die Malowa hat sechs Jahre gebraucht, bis die Lok fertig war. Wir denken, das waren gut investierte Zeit und gut investiertes Geld. Die Maschine ist wirklich ein Schmuckstück gewor-



Großer Bahnhof: Die offizielle Einweihung der Mallet-Lokomotive im Brohltal wurde gefeiert, so auch am 25. April 2015 in Oberzissen.

An ausgewählten Tagen bespannt die Maschine nun wieder Reisezüge hinauf in die Eifel und überquert dabei auch das bekannte Viadukt bei Burgbrohl.

FOTOS (3): JOACHIM SCHMIDT

Der schmalspurige Güterverkehr wird möglichst als Pmg abgewickelt. Einen solchen hatte D5 am 15. August 2012 bei Brohl-Lützing am Haken.

den.“ Raab ist sich dabei des besonderen Status der Dampflokomotive bewusst: „Sie ist 2006 vom Land unter Denkmalschutz gestellt worden und das einzige bewegliche Denkmal in Rheinland-Pfalz.“ Zwar sei man auch in den Jahren nach der Abstellung der Dampflok V, einer der beiden Px48, recht erfolgreich ohne Dampf gefahren und habe jährlich etwa 60000 Fahrgäste zählen können, doch hätten sich alle Brohltalbahner sehr auf die Rückkehr der 11sm gefreut. Natürlich erhoffe man sich nun eine hohe Anziehungskraft der Mallet-Maschine, denn: „Es ist nicht einfach, die Fahrgastzahlen konstant zu halten. Man muss immer neue Themenfahrten erfinden, um mehr als nur eine Hin- und Rückfahrt anzubieten“, gibt Raab zu bedenken.

Die umfangreichen Aktivitäten des Fördervereins IBS sind auch von offizieller Seite nicht unbeachtet geblieben. In ihrem elften Jahr, 1998, wurde der Interessengemeinschaft die „Ehrenplakette des Landkreises Ahrweiler“ verliehen und



Im Anschluss der AG für Steinindustrie in Brenk werden die KLV-Behälter mit Phonolith beladen.

FOTOS (3): GEORG LOCHNER



Nach der Fahrt hinab ins Rheintal hebt ein so genannter Reach-Stacker im Brohler Umladebahnhof die Phonolith-Behälter auf Lkw.

zwei Jahre später dann der Tourismuspreis „Rheinland Award 2000".

Seit etwa 15 Jahren ist die Brohltal-Eisenbahn auch auf 1435-Millimeter-Gleisen aktiv. „Wir haben uns zunächst eine V 60 von der Deutschen Bahn zugelegt, später kam noch eine V 65 hinzu. Bald wurden die Fahrzeuge auch in unser grünes Farbschema umlackiert", erinnert sich Stefan Raab. Doch bei den beiden kleinen Diesellokomotiven blieb es nicht. „Als dann unser Aluminiumzug ins Rollen kam, haben wir uns Gedanken gemacht, ob wir dafür nicht noch eine eigene Maschine anschaffen. Vorerst waren wir mit gemieteten Maschinen gefahren. So kam dann die V 200 von den Elbe-Weser-Verkehrsbetrieben zu uns", erzählt der Geschäftsführer. 220 053 war nach ihrer Ausmusterung bei der DB 1983 zuerst zehn Jahre lang bei den SBB in Verwendung und vor dem Kauf durch die Brohltalbahn bereits bei zwei privaten Unternehmen eingesetzt. Mit 220 015 wird außerdem ein Ersatzteilspender vorgehalten, der beispielsweise bereits ein Strömungsgetriebe hergeben musste. Doch man wird die stolze Maschine nicht ewig unterhalten können. Daher liebäugelt die Brohltalbahn bereits mit einer Alternative, beispielsweise aus der V 160-Familie.



FOTO: JOACHIM SCHMIDT

Stand auch schon Hagen von Ortloff für den ER-Video-Express kompetent Rede und Antwort: Brohltalbahn-Geschäftsführer Stefan Raab.

Neben Aluminium-Zügen von Wesel über Oberhausen und Köln nach Koblenz oder von Spellen nach Andernach ist eine weitere Güterzugleistung nennenswert.

Güterverkehr auf Schmal- und Normalspur

Wie Raab erklärt, sei man ebenso auf der gegenüberliegenden Seite des Rheins unterwegs: „Wir fahren auch durch das Lahntal. Von Koblenz-Mosel fahren wir einen Papier-Express, wie wir den Zug nennen, bis nach Limburg. Das geschieht im Auftrag der Bayerischen Cargobahn, die dafür von uns Lokomotive und Personal anmietet. Zumeist fahren wir dort mit der V 90. Das ist die geeignete Maschine dafür." Der Zug verkehrt dreimal wöchentlich.

Obwohl die Brohltalbahn inzwischen einen weiteren Standort in Neuwied besitzt, ist das Unternehmen seinem Stammsitz bisher treu geblieben. Raab formuliert es so: „Unser Betriebsmittelpunkt ist nach wie vor hier in Brohl-Lützing am Schmalspurlokschuppen." □ *Olaf Haensch*



Mit der früheren DB-Diesellok 220 053 wickelt die Brohltalbahn Aufträge auf dem regelspurigen DB AG-Streckennetz ab. Bei Hammerstein am Rhein zog sie am 29. Juli 2009 einen Aluminiumzug nach Andernach.

FOTO: HENNING GOTHE

Zu schade zum Umblättern

Mit unseren tollen großformatigen Begleitern durch das Jahr 2016 – Wandschmuck nicht nur für Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner



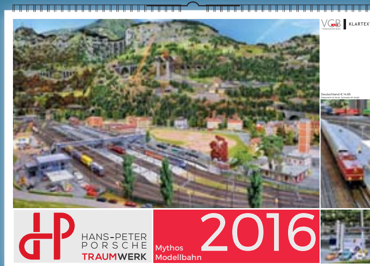
Modellbahn-Träume
Von Josef Brandl
Best.-Nr. 551502 · € 14,95



Modellbahn-Impressionen
Modellbahn vom Feinsten
Best.-Nr. 16284169 · € 9,95



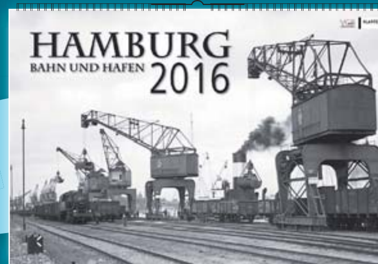
Traumanlagen
Fotografiert von Meistern ihres Fachs
Format 47,5 x 33 cm
Best.-Nr. 951501 · € 14,99



Mythos Modellbahn
Die Anlage im Hans-Peter Porsche TraumWerk
Best.-Nr. 551524 · € 14,95

Dieser großformatige Wandkalender präsentiert die einzigartige Anlage im Hans-Peter Porsche TraumWerk – mit fantastischen Motiven von der Semmering- und der Arlbergbahn, der Nord- und der Südrampe der Gotthardstrecke sowie vom Bodensee inklusive Stadt- und Hafenbahn Friedrichshafen.

Die ersten 60 Besteller erhalten die DVD „Hamburger Dampfreisen" **gratis!**



Hamburg – Bahn und Hafen
Mit stimmungsvollen Motiven von Walter Hollnagel
Best.-Nr. 581512 · € 9,95



Berlin
Ost – West
Best.-Nr. 581519 · € 9,95

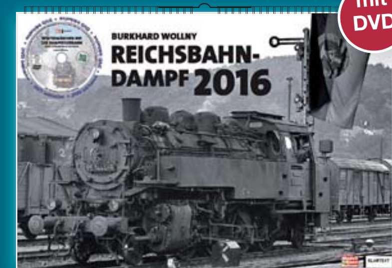


Reise durchs Ruhrgebiet
Eindrucksvolle Bilddokumente zur Zeitgeschichte
Best.-Nr. 581511 · € 9,95



Dresden damals
Elbflorenz – die sächsische Metropole
Best.-Nr. 581520 · € 9,95

mit DVD



Reichsbahn-Dampf
Mit Video-DVD von den RioGrande-Filmprofis „Wintermärchen mit der Dampfeisenbahn" mit 58 Minuten Laufzeit
Best.-Nr. 581509 · € 19,95

FOTO: GABRIEL HABERMANN

Abschiedsfahrt des ET 65 005 im Schlepp von 363 689 am 31. Mai 2015 auf dem König-Wilhelm-Viadukt. Im Hintergrund Schloss Rosenstein.

Der „Rote Heuler“, ET 65, wird abgestellt und kommt ins Museum nach Horb. Zuvor gab es zwei Abschiedsfahrten auf seinen alten Stammstrecken.

Zum Abschied wurde nicht „geheult“

Wer am Sonntag, 31. Mai 2015, auf den Bahnstrecken rund um Stuttgart, Ludwigsburg und Esslingen unterwegs war, spürte, dass an diesem Tag wohl eine Ära zu Ende ging. Überall hatten sich Fotografen und Videofilmer postiert, die Bahnsteige waren voller Menschen. Der „Rote Heuler“, Baureihe ET 65, sollte ein letztes Mal auf seinen Haus- und Hofstrecken Fahrgäste befördern und dabei das charakteristische Knacken und Zischen des Schaltwerks zum Besten geben.

Acht Jahre waren mittlerweile vergangen, seit die Stuttgarter Schienenverkehrsgesellschaft (SVG) und der Verein Freunde zur Erhaltung historischer Schienenfahrzeuge e. V. (FzS) dem 465 005 im tschechischen Pilsen bei MOVO eine Hauptunter-



FOTO: BURKHARD WOLLNY

1978 endete der Planeinsatz der Baureihe 465 mit der Einführung der S-Bahn im Großraum Stuttgart. Eine Einheit aus Esslingen fährt gerade in den Stuttgarter Hauptbahnhof ein.


FOTO: MARKUS O. ROBOLD

ET 65 005, bei Tunnelfahrten auf der Schwarzwaldbahn eingesetzt, pausiert am 15. August 2008 im Bahnhof von Hausach.

suchung spendiert hatten. In dieser Zeit absolvierte der Museums-Triebwagen nicht nur zahlreiche Sondereinsätze, er kehrte auch zeitweise in den Regelverkehr zurück, zum Beispiel als S 41 zwischen Freudenstadt und Eutingen und als R 31 zwischen Marbach und Backnang.

Gefertigt wurden die Fahrzeuge in den Jahren 1933 bis 1939 in mehreren Serien. Die Bauserien von Trieb- und Steuerwagen waren nicht deckungsgleich. Von den Triebwagen gab es drei, von den Steuerwagen zwei Serien. Den wagenbaulichen Teil lieferte die Maschinenfabrik Esslingen, die elektrische Ausrüstung kam von BBC in Mannheim.

Anfang der 60er-Jahre wurden die Fahrzeuge modernisiert. Dazu gehörte unter anderem der Ersatz der Doppelwagen württembergischer Bauart durch B4yge-Wagen. Die Übergangstüren an den Stirnseiten entfielen, die Triebwagen erhielten Doppelscheinwerfer und ein Spitzenlicht oben. Die Holzbestuhlung wurde durch zweisitzige Polsterbänke mit Kunstlederbezügen ersetzt.

Mit der Ablieferung fabrikneuer Fahrzeuge der Baureihe 420 wurden bereits 1977 einige ET 65-Leistungen durch die ET 420 übernommen. 1978 verdrängte ihn die Baureihe 420 mit dem Start der S-Bahn Stuttgart vollständig von den Gleisen.

Die letzte Fahrt im Planbetrieb absolvierte die Baureihe ET 65 am 30. September 1978. Nach dem Ende der offiziellen Einsätze im Regelverkehr waren die ET 65 in der Bw-Außenstelle Esslingen sowie im Aw Bad Cannstatt abgestellt. Sie wurden dort entkernt und dann zur Verschrottung nach Karlsruhe und Crailsheim überführt. Vier Fahrzeuge überlebten: 465 005, 465 006, 465 009 und 465 022 führten noch einige Jahre später Sonderfahrten durch, bis auch 465 009 und 465 022 den Weg des alten Eisens gingen. 465 005 wurde an das Landesmuseum für Technik und Arbeit, heute Technoseum, nach Mannheim verkauft. 1997 konnten der Verein FzS und die SVG das Fahrzeug erwerben, bis zur Wiederinbetriebnahme sollten aber noch zehn Jahre vergehen.

Überstellung von Tübingen nach Frankfurt am Main

465 006 wurde eines der ersten Museumsfahrzeuge der DB. Zunächst setzte man es noch im Museumsverkehr vom Bw Tübingen aus ein, wozu ein ehemaliger ET 65-Mittelwagen im Tausch mit einem anderen Wagen wieder beigestellt wurde. Um die Auslastung des Triebfahrzeugs zu erhöhen, wurde es dann nach Frankfurt am Main überstellt. ET 65 006 erhielt dort noch einen zusätzlichen Klub-Wagen, wodurch die Einsätze bei Betriebsausflügen stark erhöht werden konnten. Nach dem Auslaufen der Hauptuntersuchung wurde ET 65 006 im Vorfeld des Frankfurter Hauptbahnhofs über mehrere Jahre ungeschützt abgestellt. Erst 2005 konnten FzS und SVG die Triebwageneinheit als Dauerleihgabe vom DB-Museum Lichtenfels übernehmen.

In den darauffolgenden Jahren gelang es dem Verein FzS und der SVG, durch zahlreiche Mitstreiter, darunter Holger Haußmann und Werner Staufner, die beiden Veteranen wieder in Betrieb zu nehmen: im Jahr 2006 den 465 006 und ein Jahr später auch den 465 005. Wegen eines Schadens am Fahrwerk musste 465 006 aber Mitte 2010 abgestellt werden. Als hätte ET 65 005 den Abschied nach 82 Lebensjahren jedoch geahnt, verweigerte er auf seiner letzten großen Fahrt am Sonntag, 31. Mai 2015, den Dienst. Zwei Isolatoren am Stromabnehmer versagten beim Aufbügeln, und so musste die Abschiedsfahrt im Schlepp der vereinseigenen V 60 stattfinden. Der ET 65 005 geht nun den Weg, den auch schon sein Schwesterfahrzeug ET 65 006 vor einigen Jahren genommen hat: Er wird in die Eisenbahn-Erlebniswelt nach Horb überführt. Eine Wiederinbetriebnahme in einigen Jahren ist geplant. Rund 3,5 Millionen Euro haben der Verein FzS, die SVG und Claus-Jürgen Hauf in die Verwirklichung des Eisenbahnmuseums investiert. Zusammen mit rund 40 weiteren historischen Fahrzeugen kann der ET 65 005 dort in den nächsten Jahren besichtigt werden. ☐ *Markus O. Robold/kf*

Reiseziel Eisenbahn-Erlebniswelt Horb

Das Museum hat bis 25. Oktober 2015 jeden Sonn- und Feiertag von 11 bis 17 Uhr geöffnet. Besonders beliebt sind die Modellbahnbörsen, die im Frühjahr und Herbst stattfinden. Weitere Informationen unter Telefon (0711) 8878140 oder der Adresse www.eisenbahn-erlebniswelt.de.


FOTO: KLAUS FADER

FOTO: MARCUS HENSCHEL

Mit ihrer staubigen Fracht ist DB AG-265 024 am Morgen des 2. Novembers 2014 zwischen Flandersbach und Hofermühle auf dem Weg zu HKM (Hüttenwerke Krupp Mannesmann) im Duisburger Stadtteil Hüttenheim unterwegs.

Kurz, aber oho! Die Bahnlinie entlang des Angerbaches östlich von Ratingen bietet vor allem Diesellokfreunden eine interessante Fahrzeugvielfalt.

Buntes Angertal

Sonntagmorgen, 8.30 Uhr: Vögel zwitschern, wenige Meter entfernt plätschert ein Bach. Aus der Ferne vernimmt man das erste Pfeifsignal einer Lokomotive. Doch bevor der Zug bergan am Betrachter vorbeifährt, werden noch einige Minuten vergehen und in der Zwischenzeit ertönen weitere, lauter werdende Signale aus dem Makrophon.

Wir befinden uns im Angertal, bei Kilometer sieben der so genannten Kalkbahn, zwischen den Ballungsräumen Ruhrgebiet und dem Großraum Düsseldorf gelegen oder zwischen dem Ausflugslokal Auermühle bei Ratingen und dem ehe-



FOTO: SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

94 751 vom Bw Ratingen-West dampft am 22. Juni 1938 nahe dem Haltepunkt Steinkothen mit einem für die damalige Zeit typischen Kalkbehälterzug talwärts.

maligen Bahnhof Hofermühle in der Nähe von Heiligenhaus.

Endlich rattert und quietscht der Zug um die Kurve, bespannt von der hochmodernen Gravita von DB-Schenker, gefolgt von etlichen Großraum-Schüttgut-Wagen, die teils stark mit Kalkstaub weiß verkrustet sind. Der Zug befindet sich etwa auf der Mitte der Bahnstrecke, die bei Ratingen-Lintorf von der elektrifizierten Hauptstrecke abzweigt und heutzutage im Werksbahnhof von Rheinkalk (Lhoist-Gruppe) bei Kilometer 13,5 endet.

Die Fahrt der Gravita begann im Rangierbahnhof des Hüttenwerks Krupp Mannesmann im Duisburger Stadtteil Hüttenheim, um neuen Kalk, der als Zuschlagsstoff für die Stahlerzeugung gebraucht wird, abzuholen.

Die Stahlindustrie erforderte den Bahnbau im Angertal

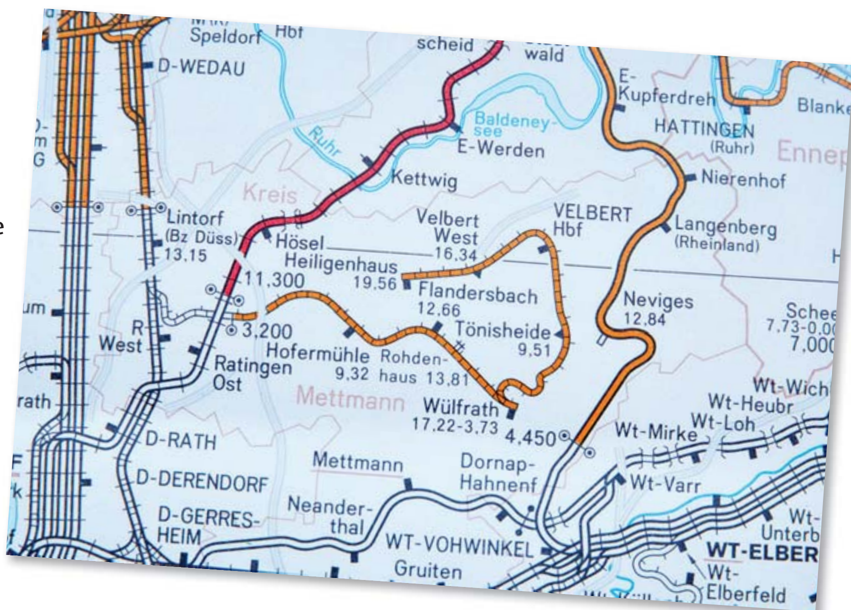
Da es recht aufwendig war, die aufkommende Gussstahlindustrie an Rhein und Ruhr mittels Pferdefuhrwerken mit Kalk zu versorgen, gab es schon Anfang des 19. Jahrhunderts erste Überlegungen, gefördert durch den Ruhrindustriellen Friedrich Harkort, die schon damals bedeutende Kalkgewinnung im Angertal ans Schienennetz anzuschließen.

Es dauerte aber noch bis zum Ende des Jahrhunderts, bis man sich auf einen Streckenverlauf einigte und die Bauarbeiten beginnen konnten. Am 24. Mai 1897 kam die Genehmigung, und die Mittel wurden bereitgestellt. Es dauerte aber nochmals vier Jahre, bis der erste Spatenstich erfolgte.

Von 1901 bis 1903 errichteten dann einige hundert überwiegend italienische Gastarbeiter unter anderem 14 Brücken und Unterführungen. Der stellenweise sumpfige Untergrund des Angerbachtals musste teils mit Abraummaterial aus dem Bergbau befestigt werden. Der Anschluss an die Hauptstrecke erfolgte zunächst vom Bahnhof Ratingen-West aus. Am 28. Mai 1903 fuhr schließlich der erste Zug.

Die heute ausschließlich betriebene Verbindungskurve vom Abzweig Tiefenbroich zum Abzweig Anger wurde erst 1941 eröffnet, die Verbindung zum Bf Ratingen-West 1983 stillgelegt.

Schon der Altmeister der Eisenbahnfotografie Carl Bellingrodt reiste aus dem nahen Wuppertal ins Angertal. Aber erst



Östlich von Rohdenhaus sind die Gleise verschwunden und zum Radweg umgebaut. Auch die in Wülfrath abzweigende Niederbergbahn ist heute ein attraktiver Radweg.



FOTO: WOLFGANG BÜGEL

Eine bei Fotografen meist nicht so beliebte Variante: Am 12. Mai 1973 fährt 051 737 vor Gdg 69949 zwischen Flandersbach und Rohdenhaus mit ihrem Kabinentender voran.



FOTO: DR. DIETMAR BECKMANN

Nach dem Passieren des östlichen Einfahrsignals von Hofermühle strebt „Lollo" 216 005 weiter Richtung Rohdenhaus.



FOTO: MICHAEL HUBRICH

Nur noch wenige hundert Meter muss 221 122 zurücklegen, bevor sie die elektrifizierte Hauptstrecke bei Ratingen-Tiefenbroich erreicht.

mit dem nahen Ende der Dampftraktion in den 1970er-Jahren entdeckten zahlreiche Eisenbahnfans vor allem aus dem nahen Ruhrgebiet das stellenweise wildromantische Angertal. Der Abzweig Anger, der Bahnhof Hofermühle, die Stellen rund um Flandersbach und der Bahnhof Wülfrath waren Hotspots für Eisenbahnfotografen, die hier die letzten 50- und vereinzelt auch 44-Leistungen auf Film bannten.

Nach dem Dampfende gerieten dann die Vorserien-Dieselloks der Baureihe 216, die „Lollos" (216 001 bis 009) und die zweimotorigen Loks der BR 221, gefolgt von den Serien-216 und -215 in den Fokus der Fans. Auch nach der Ausmusterung dieser Baureihen wurde es nicht langweilig, aber mangelnde Grünpflege machte es zunehmend schwerer, geeignete Fotostellen zu finden. Nach der Wende heulten bald auch die ersten Reichsbahnloks der Baureihe 232 durchs Tal der Anger.

Mit der Bahnreform Mitte der 90er-Jahre war es dann die Eisenbahn und Häfen GmbH (E+H), die mit ihren gelben Loks als erste Privatbahn das Angertal eroberte.

Vor allem in der Ära von Hartmut Mehdorn wurde weiter an der Grünpflege gespart, so dass die Bahnstrecke zunehmend zum Dschungel und das Profil nur mehr durch die durchfahrenden Züge freigehalten wurde.

Immer wieder legten Stürme, die Bäume auf die Gleise stürzen ließen, den für die Stahlindustrie wichtigen Kalkverkehr lahm. Im vergangenen Jahr war es das Unwetter bringende Tief „Ela", welches am Pfingstmontag über Düsseldorf und das Ruhrgebiet hinwegfegte und den Bahnverkehr teilweise tagelang lahm legte.

Die Angertalbahn wurde in einem Kraftakt binnen weniger Tage wieder für den Bahnverkehr freigeräumt. Im folgenden Sommer und Herbst wurde endlich entlang der Strecke massiv gerodet. Schnell entdeckten die Bahnfans die wieder frei gewordenen oder gar neu hinzugekommenen Fotostellen.

Eisenbahnidylle: 232 905 dieselt am 14. Mai 2015 an einer Pferdekoppel vorbei.



Lok 542 vom Typ Vossloh G 1206 der Eisenbahn von Thyssen-Krupp (TKSE) holt am 29. November 2014 mit auffällig blau lackierten VTG-Wagen Kalk-Nachschub für die Stahlindustrie.

Da 2006 der Bahnhof in Wülfrath, wo zuletzt ein Schrotthandel bedient wurde, stillgelegt wurde, beschränkt sich heute der nach wie vor umfangreiche Güterverkehr auf den Kalktransport ab dem Rheinkalkwerk in Rohdenhaus.

Große Typenvielfalt und abwechslungsreiche Farben

Der Verkehr auf der eingleisigen Strecke ist heute bunter denn je. Die meisten Zugfahrten werden durch die gelb-roten Maschinen der Eisenbahn von Thyssen-Krupp-Stahl (TKSE, ehemals Eisenbahn und Häfen) mit Loks der Vossloh-Reihe G 1206 durchgeführt. Und DB-Schenker kommt mit verkehrsroten Maschinen der Baureihen 232, 247 (Class 66) sowie der stärkeren Variante der Gravita-Reihe 265 nach Rohdenhaus. Rhein-Cargo (RHC) holt Kalkstaubmehl zur Rauchgasentschwefelung für die Braunkohle-Kraftwerke mit silbernen Loks der Traxx-Reihe 285, gelegentlich sind aber auch Vossloh-Loks der Reihe G 1000 im Einsatz. Einmal in der Woche kommt Europort mit einer G 1206-Doppel-Traktion, um Kalk für die Stahlwerke an der Saar zu holen. Dieser Zug erreicht in der Regel mittwochs Rohdenhaus und fährt erst am folgenden Tag wieder nach Dillingen/Saar zurück.

Wer einen Besuch der Angertalbahn plant, sollte das Auto stehen lassen. Mit dem Fahrrad kommt man ab dem S-Bahn-Haltepunkt Wülfrath-Aprath (S 9) über den Radweg auf der ehemaligen Niederbergbahn schnell ins Angertal. Wanderer sollten ihre Tour ab dem S-Bahn-Haltepunkt Ratingen-Ost planen. In einer halben Stunde ist man an der Auermühle und kann im unteren, autofreien Teil des Angertals wandern. Um nicht von Zügen überrascht zu werden, sollte man stets die Ohren aufhalten. Die Zugfahrten sind ja durch die Pfeifsignale in der Regel schon etliche Minuten vorher auszumachen.

Und wer glaubt, dass es bei der großen Eisenbahn keine Punktkontakt-Gleise gibt, der sollte im Angertal die Augen offen halten und sich auf die Suche begeben. □

Marcus Henschel/al



Mit Kalkmehl für die Rauchgasentschwefelung ist 285 116 von Rhein-Cargo unterwegs. Am Kabelkanal (li.) kann man noch deutlich die Spuren erkennen, die „Ela“ hinterlassen hat.

FOTOS (4): MARCUS HENSCHEL



Am 30. Mai wartet 265 022 auf die Bereitstellung ihres Zuges im Werksbahnhof von Rheinkalk in Rohdenhaus.

Ein F-Kuppler erscheint Dampflokfreunden in Deutschland wie von einem fremden Stern. Die Bulgarische Staatsbahn (BDŽ) hingegen nahm kürzlich einen solchen Giganten wieder in Betrieb.



Erfolgreiche Lastprobefahrt mit 320 Tonnen: Am 26. Mai 2015 bezwang 46.03 die südöstlich von Sofia gelegene Rampe nach Wakarel.

FOTO: YOANA MLADENOVA

Bulgar-Bär


FOTO: ALFRED LUFT

Die 46 waren vor allem für die steigungsreiche Strecke Pernik – Sofia beschafft worden. 46.07 erreichte am 1. September 1967 gerade den Scheitelpunkt im Bahnhof Wladaja.

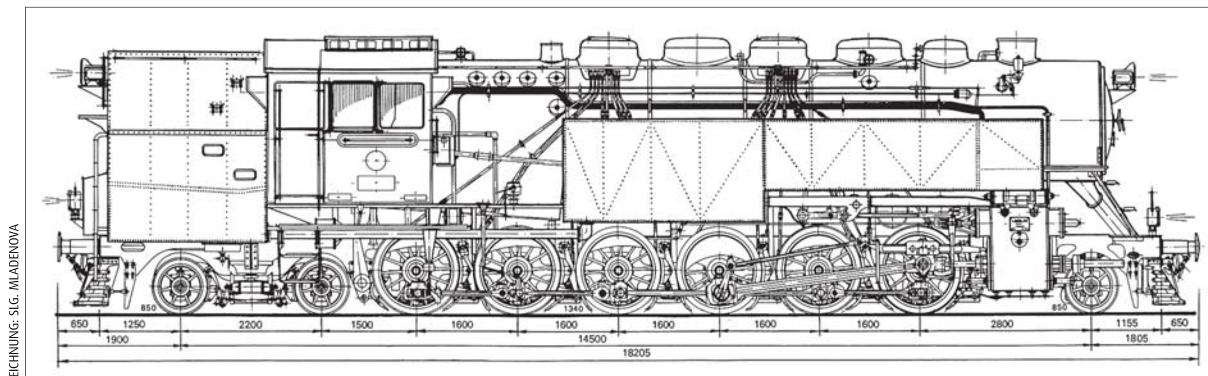
Tief und rau war der Schrei ihrer Dampfpfeife, als 46.03, von den bulgarischen Eisenbahnern liebevoll „Bär" genannt, nach fast einem halben Jahrhundert wieder geweckt wurde. Mit donnerndem Zweizylinderschlag absolvierte die Tenderlokomotive mit sieben Wagen am Haken Probefahrten südöstlich von Sofia, um den erfolgreichen Abschluss der zurückliegenden Hauptuntersuchung unter Beweis zu stellen.

Allein aufgrund ihrer Achsfolge 1'F2' ist die schwere Maschine etwas Besonderes. Hierzulande existierte nur ein einziger sechsfach gekuppelter Typ: die württembergische K. Die spätere BR 59 war zwar durchaus erfolgreich und ihre letzten Vertreterinnen wurden (in Österreich) noch bis 1957 eingesetzt, doch waren vergleichbare Zugleistungen durch den fortwährend verstärkten Oberbau und höhere Achsfahrmassen bereits in den frühen 1920er-Jahren auch durch E-Kuppler zu erreichen. Vor allem die preußische T 20 war ab 1922 ein deutlicher Fortschritt in der Zugförderung auf Rampenstrecken und machte vielerorts den aufwendigen Zahnstangenbetrieb überflüssig. Die Baureihen 84 und 85 aus den 1930er-Jahren waren ähnlich leistungsfähige Maschinen, allerdings bereits nach den Einheits-Prinzipien der DRG konstruiert. An diesen orientierte sich die bulgarische Staatsbahn, als es um die Neubeschaffung von Dampflokomotiven zu Beginn der 1930er-Jahre ging.

An deutsche Einheitsloks angelehnte Konstruktion

Die erste Serie der Baureihe 4.500, ab 1936 als 46 bezeichnet, wurde 1931 vom Hersteller Cegielski im polnischen Poznan ausgeliefert. Die zwölf Maschinen besaßen Zweizylinderantrieb und eine Dienstmasse von 149,1 Tonnen. Sie waren 65 km/h schnell und konnten noch einen Krümmungshalbmesser von nur 180 Metern durchfahren. Auf der 42 Kilometer langen Strecke Pernik – Sofia mit Neigungen bis zu 25 Promille und engen Bögen zogen diese Maschinen versuchsweise Züge mit mehr als 550 Tonnen Gewicht. Später schleppten dort drei solcher F-Kuppler 1600-Tonnen-Kohlenzüge noch mit etwa 20 km/h über den Berg.

Die 46 besaßen eine Reihe technischer Besonderheiten. Die beiden mittleren Kuppelradsätze waren spurkranzlos. Da die 46 mit minderwertiger Braunkohle aus



ZEICHNUNG: SLG. MLADENOVA

Stellt in ihren Dimensionen und in ihrer Leistung selbst die deutsche Baureihe 96 in den Schatten: die sechsfach gekuppelte bulgarische Reihe 46.


Im März 2014 begann die Aufarbeitung. Dabei hieß es, zunächst die Bleche der Kesselverkleidung abzunehmen.


Das Herausschneiden und positive Befunden einer Kesselstahlprobe waren Grundvoraussetzung für die weitere Untersuchung der Lok.

dem Perniker Revier geheizt werden sollten, war der Rost des äußerst verdampfungsfreudigen Kessels mit 4,87 Quadratmetern besonders groß ausgelegt (eine 01^5 hat die gleiche Rostfläche). Für lange Tunnelfahrten konnte der Führerstand von unten mit Frischluft versorgt werden. Ein mit Dampfkraft betätigter Schüttelrost entlastete die dank der Braunkohlefeuerung ohnehin schwer arbeitenden Heizer. Die Rauchkammerlösche konnte durch ein Fallrohr abgeführt werden. Zur Bremsausrüstung zählten neben einer Handbremse die Systeme Hardy (Saugluft), Knorr (Druckluft) und Riggenbach (Gegendruck für Talfahrt). Die Kessel und weitere Teile der Baureihe 46 waren mit anderen bulgarischen Baureihen problemlos tauschbar.

1940 wurde eine Nachbestellung von acht Exemplaren, allerdings mit Dreizylindertriebwerk, beschlossen. Die Herstellung war im polnischen Chrzanów vorgesehen, wurde dann aber aufgrund der deutschen Besatzungspolitik 1943 von der Berliner Maschinenbau AG ausgeführt. Ab 1966 erfolgte nach und nach die Ausmusterung und 1975 wurde bis auf zwei Ausnahmen die gesamte Baureihe verschrottet: 46.03 mit zwei Zylindern und 46.13 mit drei Zylindern blieben erhalten.

2013 bekundeten einige Anbieter von Zugreisen Interesse an der von bulgarischen Lokführern initiierten betriebsfähigen Wiederaufarbeitung der 46.03. Eine Befundung bestätigte die weitgehende Vollständigkeit und den guten Gesamtzustand der in Asenovo untergestellten Maschine. Im März 2014 erfolgte nach Vorarbeiten die aufwendige Überführung ins rund 300 Kilometer entfernte Depot Sofia.

Größte in Serie gebaute Tenderlokomotive

Nach einem positiven Ergebnis der Untersuchung einer Materialprobe aus dem Langkessel konnte die BDŽ die umfangreiche Aufarbeitung von Kessel und Fahrwerk planmäßig fortsetzen. Eine besondere Herausforderung war dabei die Beseitigung massiver Ablagerungen an der unteren Kesselverkleidung sowie im Fahrwerk.

Im April 2015 war der „Bär" 46.03 wieder weitgehend komplettiert und lackiert. Am 16. Mai konnte schließlich angeheizt werden. Nach dem Indizieren und weiteren abschließenden Einstellarbeiten wurde die Vertreterin der größten in Serie gebauten Tenderlok-Baureihe nach rund 48 Jahren Stillstand wieder mit einem langen Zug auf die Strecke geschickt. Die Lastprobefahrt am 26. Mai 2015 verlief erfolgreich. Zukünftig soll die einzigartige Maschine Sonderzüge bespannen und in Sofia stationiert sein.

Wer sie einmal selbst in Aktion erleben möchte, hat beispielsweise Anfang Oktober 2015 die Möglichkeit: Die IGE Eisenbahn-Erlebnisreisen aus Hersbruck möchte auf einer Dampf-Tour durch Bulgarien auch die 46.03 einsetzen. □ *Olaf Haensch*



Die stärkste und größte betriebsfähige Tenderlok ist fortan in Bulgarien zu finden: 46.03 wurde durch die BDŽ wieder aufgearbeitet.

FOTOS: YOANA MLADENOVA

FOTO: HANS MÜLLER

Von der Stange

Die 83^{10} der DR hätte auf Nebenbahnen Hunderte ehemalige Privatbahnloks und die 86 ersetzen sollen. Mit ihren unbeseitigten Mängeln wurde die Baureihe aber zum Musterbeispiel einer unbefriedigenden Konstruktion.

Eine Stammstrecke der Saalfelder 83^{10} war die Schwarzatalbahn. Am 8. September 1969 mühte sich 83 1022 mit einer Vorkriegsgarnitur über die Steigung oberhalb Rottenbachs. Für solche Gebirgsstrecken war die Lok nicht konzipiert.



FOTO: RALF GÖHL

Vor 60 Jahren rollten die ersten 83^{10} aus dem Babelsberger Lokwerk. Dazu zählte beispielsweise 83 1012 mit der Fabriknummer 122012. Sie wurde 1974 ausgemustert.

Februar 1955: Eine neue Tenderlokomotive, konzipiert für den Nebenbahneinsatz, hat die Babelsberger Werkshallen verlassen und man unternimmt mit ihr die ersten vorsichtigen Probefahrten. Angeschrieben ist die Nummer 83 1001. Ihre Schwester 83 1002 wird im selben Zeitraum auf der Leipziger Frühjahrsmesse vorgestellt.

Das Laufwerk der neuen Baureihe ist eine gelungene Konstruktion: Die Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h vor- wie rückwärts ist für den vorgesehenen Einsatz völlig ausreichend, die Achsfahrmasse liegt knapp unter 15 Tonnen und ist ideal verteilt. Bei der 93 hatte eine sehr ungleiche Verteilung den freizügigen Einsatz behindert. Die 83^{10} durchfährt Gleisbögen von nur 100 Metern Halbmesser.

Der Kessel ist ähnlich wie bei den Reihen 24 und 64 dimensioniert, der Dampfdruck im Gegensatz zu allen anderen DR-Neubauloks aber auf nur 14 statt 16 Bar begrenzt. Ein moderner Heißdampfregler soll vor allem das punktgenaue Verschieben auf den zahlreichen Nebenbahnhöfen erleichtern. Vom neu entwickelten Mischvorwärmer des Typs IfS/DR erhofft man sich einen höheren Wirkungsgrad und längere Auswaschfristen.



FOTO: HELMUT PETERLEIN

Die Heizer hatten auf den als Bockwurstkessel verspotteten Loks kein leichtes Leben. Die Lokführer waren hingegen vom Anfahrverhalten mit Sprinterqualitäten begeistert.

Im Führerstand hat der Lokführer einen Seitenzugregler zur Verfügung, die Armaturen und Anzeigen sind übersichtlich angeordnet, in beiden Fahrtrichtungen sorgen rotierende Klarsichtscheiben bei nassem Wetter für einen freien Blick. Die Umsteuerspindel ist anders als bei Vorkriegsentwürfen vor das Führerhaus gelegt worden.

Außen fällt neben der freien Anordnung der seitlichen Wasserkästen der große Vorratsbehälter auf, dessen Masse wie bei der BR 65^{10} von einem modernen Drehgestell gestützt wird. Mit einem gerade durchgezogenen Umlauf und darunter hängenden Anbaulaternen anstelle der üblichen Schürze unter der Rauchkammer erinnert die Baureihe 83^{10} stark an Neubau- und Umbaulokomotiven der Deutschen Bundesbahn. Dazu tragen auch die anfänglich nicht mehr auf dem Kesselscheitel, sondern oberhalb des Umlaufs sitzenden Einzelsandbehälter bei.

Sehr gutes Laufwerk, mangelhafter Kessel

Die Motivation, moderne Dampflokomotiven zu schaffen, führte also zu recht radikalen Änderungen im Vergleich zu den bewährten Einheitsmaschinen der 1920er- und 30er-Jahre. Das war grundsätzlich ein durchaus richtiger Ansatz, doch wäre eine ausgiebige Erprobung und Verbesserung des Entwurfs nach den Erfahrungen aus der Praxis des Fahrdienstes für einen umfassenden Erfolg der Gattung unabdingbar gewesen. Doch genau das unterblieb.

Die Probefahrten offenbarten gravierende Mängel, beispielsweise bei der Saugzuganlage und somit der Kesselleistung. Es gab Probleme mit dem Mischvorwärmer, der automatischen Umsteuerung und dem blockierenden Heißdampfregler sowie starke Undichtigkeiten. Die Verbrauchswerte passten eher zu Länderbahnmaschinen als zu einer modernen, vielversprechenden Konstruktion. Ein wesentliches Manko war der zu gering dimensionierte Zylinderdurchmesser, welchem die Lokführer nur mit höherer Füllung begegnen konnten. Vor der von allen Babelsberger Neubaulokomotiven bekannten Rissanfälligkeit der Blechrahmen war auch die BR 83^{10} nicht gefeit.

Zwar konnten viele Mängel kurz- oder mittelfristig beseitigt werden, für grundsätzliche Änderungen der Konstruktion war es jedoch schon während der bis Ende 1956 andauernden Erprobungen zu spät, war doch die Fertigung der 25 Serienexemplare schon im Sommer und Frühherbst 1955 abgeschlossen. Bei der nahezu zeitgleich erprobten Baureihe 65^{10} hingegen erfolgte beispielsweise noch die Änderung der Kesselkonstruktion: Sie war ungleich erfolgreicher.

Die 83^{10} erfüllten zwar das vorgesehene Programm anstandslos, doch machten die Betriebswerke schon Ende 1955 keinen Hehl aus ihrer Ablehnung der Loks. Betroffen war vor allen das Bw Altenburg mit 13 Maschinen. Es entstanden Konflikte zwischen den Bw, welche die Loks zum Teil in Eigenregie modifizieren mussten, und zwischen dem Technischen Zentralamt der DR sowie dem Babelsberger Hersteller. Letzterer weigerte sich, die Verantwortung zu tragen und die Maschinen auf eigene Rechnung zu ändern oder die Änderungen der Bw zu bezahlen, schließlich hatte die DR den Entwurf durchgewunken und



FOTO: SLG. MARKWART

Von vorne mag die 83^{10} vielleicht nur wenigen gefallen, doch diese seitliche Studie zeigt durchaus gefällige Proportionen der 83 1009, aufgenommen in Torgau 1967.

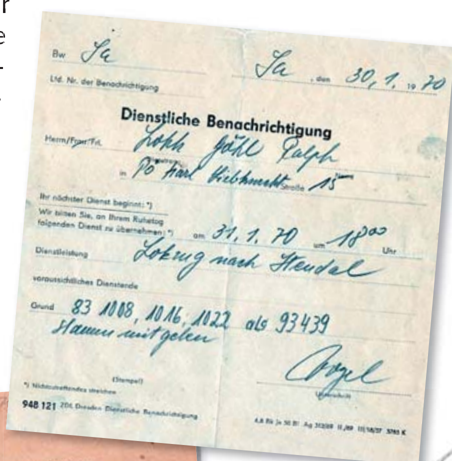


FOTO: HELMUT PETERLEIN

Die Orlabahn stellte für die Neubaulokomotiven der Einsatzstelle Göschwitz ein geradezu ideales Einsatzgebiet dar. Dort fand das Personal durchaus anerkennende Worte für die 83^{10}.

die Loks so abgenommen. Bemerkenswert ist, dass sich Vergleichbares noch heute abspielt: Man erinnere sich zum Beispiel an die sich hinziehende Zulassungsproblematik der Talent 2-Triebzüge.

Lokführer Ralf Göhl, der schon das eine oder andere Mal im MEB aus seiner langen Dienstzeit auf Dampfloks berichtete, arbeitete auch auf den 83^{10} aus Saalfeld. Als erste war 83 1008 im Jahr 1968 dorthin versetzt worden. Ralf Göhl bezeugt die Probleme: „Es verlangte den Heizern sehr viel ab, mit dem „Bockwurstkessel“, wie wir spöttisch die 83 nannten, Dampf zu machen. Auf unseren steigungsreichen Nebenstrecken mussten die Loks hart an der Leistungsgrenze gefahren werden. Aber auch auf der rechten Seite war viel Feingefühl und absolute Teamarbeit angesagt. Ansonsten wäre es unweigerlich zum Dampfmangel gekommen. Ich erinnere mich noch gut, wie ich wegen der geringen Kesselreserven mich mit der 83 1012 vor einem Personenzug hoch nach Lobenstein kämpfte.“ Andere Unzulänglichkeiten hingegen konnte das


Bw Sa

Sa, den 30. 1. 19 70

Lfd. Nr. der Benachrichtigung

Dienstliche Benachrichtigung

Herrn/Frau/Frl. Lokf. Göhl Ralph

in [illegible] Straße 15

Ihr nächster Dienst beginnt: *)

Wir bitten Sie, an Ihrem Ruhetag folgenden Dienst zu übernehmen: *) am 31. 1. 70 um 18⁰⁰ Uhr

Dienstleistung Lokzug nach Stendal

voraussichtliches Dienstende

Grund 83 1008, 1016, 1022 als 93439 [illegible] mitgeben

(Stempel) [illegible] Unterschrift

*) Nichtzutreffendes streichen

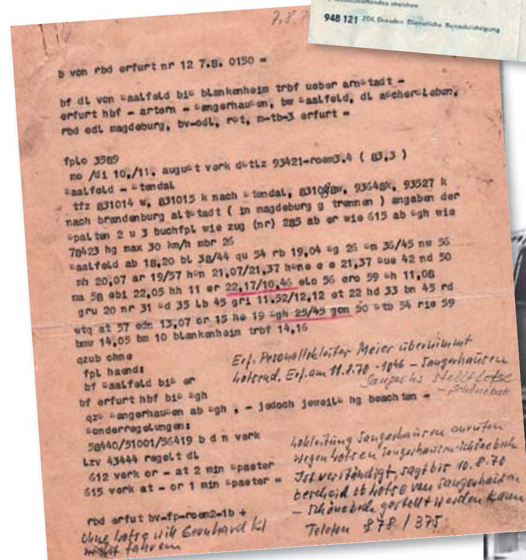
948 121 ZDL Dresden Dienstliche Benachrichtigung

Dienstauftrag zur Loküberführung nach Stendal: Für den Saalfelder Lokführer Ralf Göhl waren solche Fahrten ungewohnte Abenteuer.

Explosive Anfahrten, aber Dampfmangel am Berg

Personal eindämmen: „Zu allem Unheil wollten die Maschinen gern mal heimtückisch kotzen (Wasser überreißen). In dem Falle war man so gut wie erschossen. Also bekam der Mischvorwärmer, um die Lok freundlich zu stimmen, als Leckerli immer etwas Kakaopulver (Antischaummittel Skiantan) verpasst“, scherzt Göhl. „Letztendlich ist jedoch festzustellen: Der guten alten Preußin T 14[1] konnten die Neubauloks der Baureihe 83 in Saalfeld keinesfalls das Wasser reichen“, so das Fazit des alten Dampflokführers. Ralf Göhl steht der Baureihe aber nicht grundsätzlich ablehnend gegenüber, denn ihr sagenhaftes Anfahrverhalten bereitete ihm richtige Freude. „Mit leichten Zügen oder mit der leeren Lok durch den Bahnhof zu jagen, dazu der ungewohnte Regler in der Hand, das war ein unbeschreibliches Gefühl. Die Lok ging ab wie eine S-Bahn“, begeistert er sich.

Mehrere Male war Ralf Göhl auch für 83^{10}-Überführungen ins Raw Stendal ein-


7.8.7[illegible]

b von rbd erfurt nr 12 7.8. 0150 =

bf dl von saalfeld bis blankenheim trbf ueber arnstadt –
erfurt hbf – artern – sangerhausen, bw saalfeld, dl aschersleben,
rbd odl magdeburg, bv-odl, rot, m-tb-3 erfurt =

fplo 3589
mo /di 10./11. august verk dstlz 93421-roem3.4 (83,3)
saalfeld – stendal
tfz 831014 w, 831015 k nach stendal, 83108 bw, 93648k, 93527 k
nach brandenburg altstadt (in magdeburg g trennen) angaben der
spalten 2 u 3 buchfpl wie zug (nr) 285 ab er wie 615 ab sgh wie
78423 hg max 30 km/h mbr 26
saalfeld ab 18,20 bl 38/44 qu 54 rb 19,04 sg 26 sm 36/45 nw 56
sh 20,07 ar 19/57 hsn 21,07/21,37 hsne e e 21,37 sue 42 nd 50
na 58 ebi 22,05 hh 11 er 22,17/10,46 elo 56 ero 59 sh 11,08
gru 20 nr 31 sd 35 lb 45 gri 11.52/12,12 et 22 hd 33 bn 45 rd
wtq at 57 edn 13,07 or 15 he 19 sgh 25/45 gen 50 stb 54 rie 59
bmw 14,05 bm 10 blankenheim trbf 14,16
qzub ohne
fpl haend:
bf saalfeld bis er
bf erfurt hbf bis sgh
qzs sangerhausen ab sgh , – jedoch jeweils hg beachten =
sonderregelungen:
58440/51001/56419 b d n verk
lzv 43444 regelt dl
612 verk er – at 2 min spaeter
615 verk at – er 1 min spaeter =

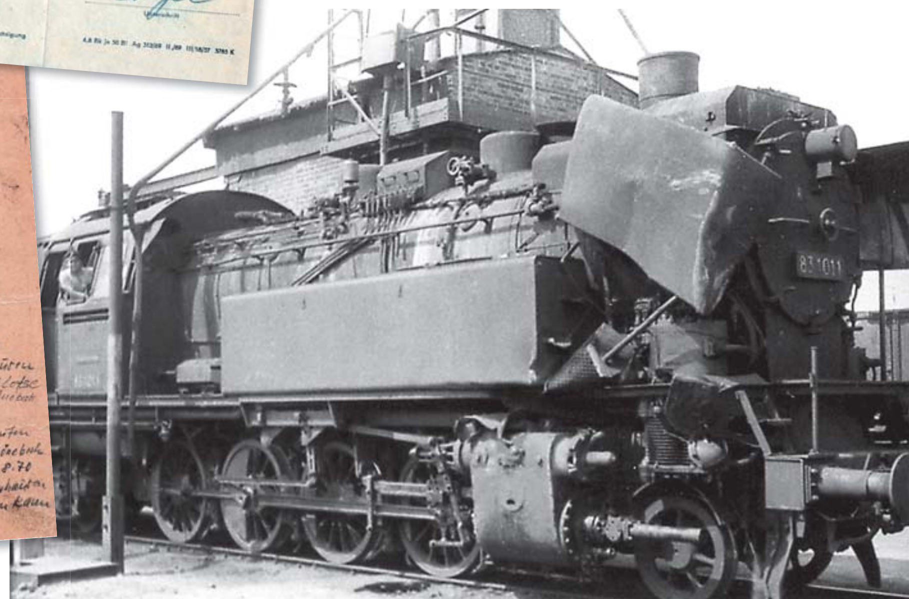
rbd erfut bv-fp-roem2-1b +

Erf. Personalleiter Meier übermittelt [illegible]
[illegible] Erf. am 11.8.70 [illegible] – Sangerhausen
[illegible]

[illegible] Sangerhausen anrufen
[illegible]
[illegible] 10.8.70
[illegible] Sangerhausen
[illegible] gestellt werden kann
Telefon 878 / 375

[illegible] nicht fahren

Überführungen ins Raw Stendal von Saalfeld aus waren eine zähe Angelegenheit, wie eine Fahrplanordnung vom August 1970 zeigt.



FOTOS (3): RALF GÖHL

83 1011 war nach einer Flankenfahrt vorne rechts erheblich beschädigt. Über Halle (Saale), wo das Foto am 4. August 1969 entstand, gelangte die Saalfelder Lok in das Raw Stendal.

geteilt. Daran erinnert er sich noch genau: „Die Loks waren mitunter häufiger zwischen Saalfeld und Stendal unterwegs als vor unseren Zügen. Die meisten von uns hatten keine Lust, so eine weite Strecke mit 60 oder gar nur 30 km/h zurückzulegen. Das kam einem Abenteuer gleich, im Sommer wie im Winter. Manchmal bekamen sogar die frisch aufgearbeiteten Maschinen auf dem Heimweg plötzlich die eine oder andere Macke."

Als noch jungen Lokführer mit gerade 24 Jahren störte es Göhl damals wenig, zur Auswahl der „Stendal-Fahrer" zu gehören. Im August 1970 holte ihn der Personalleiter sogar aus dem Urlaub, da 83 1008, 1014 und 1015 dringend nach Stendal zu bringen waren, wobei die 1008 sogar noch den Umweg über Brandenburg machen sollte, um 93 527 und 648 zur Verschrottung abzuliefern. „18.20 Uhr sollte es losgehen", erzählt Göhl. „Damit das illustre Unternehmen nicht allzu angenehm wurde und wir uns bei 30 km/h nicht langweilten oder gar einschliefen, sollte es wegen Bauarbeiten diesmal nicht geradeaus über die Saalebahn gehen. Nein, dagegen erst mal über Berg und Tal: Arnstadt, Erfurt, Sangerhausen, Blankenheim. Da sollten wir mal zeigen, was wir drauf haben", schmunzelt er. „Guter Dinge ließen wir Saalfeld etwas vor Plan hinter uns. Am ersten Abend kamen wir noch bis Erfurt, wo übernachtet wurde. Tags darauf schlugen wir uns mühsam noch bis Sangerhausen durch. Fortan gab es dann aber keine Trasse mehr für unseren Bummelzug, das Unternehmen wurde vorerst abgebrochen und wir fuhren am nächsten Tag heim. Erst am 17. August brachten wir mit neuem Dienstauftrag die Fuhre dann zum Ziel", erzählt der erfahrene Lokführer.



FOTO: HANS MÜLLER

Auf der langen Steigung von Rottenbach in Richtung Katzhütte mussten die Heizer alles geben, um ein Liegenbleiben durch den häufig auftretenden Dampfmangel zu verhindern.

Häufige Aufenthalte im Ausbesserungswerk

Bis 1972 war die gesamte Baureihe abgestellt oder in Heizdiensten. Obwohl sie sich mit einer hervorragenden Laufruhe und ihrem spurtstarken Anfahrverhalten in Personenzugeinsätzen bestens bewährte, blieb die BR 83^{10} eine Lückenbüßerin, deren Schwächen durch Zuteilung in ungeeignete Dienste und Überforderung noch verstärkt worden sind.

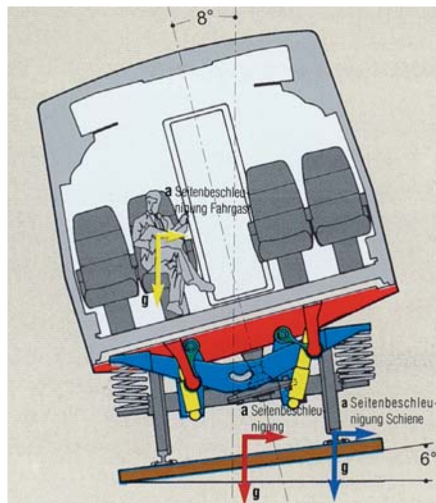
Bis 1974 waren alle Maschinen, die 2015 erst 60 Jahre alt wären, ausgemustert, bis 1977 hatte man sie verschrottet. Keine blieb erhalten. Ihre Geschichte ist allemal spannend und daher ist es verwunderlich, dass sich noch kein Modellbahnhersteller ernsthaft dieser kontrovers diskutierten Loks, welche in den 1960er-Jahren das Bild auf vielen Nebenbahnen der DR prägten, angenommen hat. ☐ *Olaf Haensch*

612 150, eine Adtranz-Konstruktion, mit RE 3188 von Augsburg nach Lindau bei Riedles zwischen Aitrang und Günzach im Januar 2014.

ZU-NEIGUNG TEIL III

Die Spurführung des Rad-Schiene-Systems lässt auf Normalspur ohne Sicherheitsrisiko erheblich höhere Kurvenfahrgeschwindigkeiten zu, als man sie in Bezug auf die Behaglichkeit für die Fahrgäste mit konventionellen Schienenfahrzeugen ausnutzt. Die Gleisüberhöhung, aufgrund derer der Hangabtrieb zur Bogeninnenseite hin einen Teil der Fliehkraft kompensiert, ist nach UIC auf maximal 180 Millimeter (laut deutscher EBO 150 Millimeter) begrenzt. Letzteres bedeutet eine Schrägstellung des Gleisrostes um 5,7 Winkelgrade, aus der bei Schleichfahrt zur Kurveninnenseite eine Gewichtskraft resultiert, die einer Seitenbeschleunigung von 0,98 m/sec² gleichkommt. Dies ist betragsmäßig mehr, als man als unausgeglichene Seitenbeschleunigung bei voller Geschwindigkeit nach Bogenaußen zulässt (0,85 m/sec²), entsprechend einem Überhöhungsfehlbetrag von zusätzlich 130 Millimetern.

Eine Mehrüberhöhung, die eine gesteigerte Kurvengeschwindigkeit zuließe, schließt sich somit aus. Als reine Komfortmaßnahme für den Fahrgast wird stattdessen durch eine gleisbogenabhängige Wagenkastenneigung dessen Sitzebene stärker zur Seite geneigt, so, als ob dies aus zusätzlicher Überhöhung der bogenäußeren Schiene resultieren würde.



GRAFIK: FIAT-FERROVIARIA

Motorradfahrer-Feeling: Die aktive Neigetechnik reduziert die auf die Reisenden wirkende Seitenbeschleunigung erheblich.

Bei den Mauzin-Versuchen der SNCF 1956 erkannte man, dass ein als unangenehm empfundener Seitenruck am Kurveneingang nur dadurch zu reduzieren war, dass die Einwärtsdrehung des Wagenkastens schon vorab im Übergangsbogen vor dem Erreichen der vollen Krümmung einsetzt. Eine passive Pendelaufhängung erfüllt diese Forderung nicht, weshalb etwa der derart funktionierende „Talgo Pendular" nur einen geringeren Geschwindigkeitszugewinn erlaubt als eine entsprechend gesteuerte aktive Kastenneigung.

Entscheidend für die Akzeptanz einer Neigetechnik ist die möglichst unverzögerte und zuverlässige Ortung jedes Bogenanfangs. Eine eventuell unterbleibende Wa-

Höhere Reisegeschwindigkeiten und einen verbesserten Fahrkomfort versprach man sich von Neigetechnik-Zügen. Die Fahrgäste sind nicht durchweg überzeugt, und die aufwendige Technik macht immer wieder Probleme.

FOTO: MIRKO KIEFER

genkastenneigung führt bei bogenschneller Fahrt zu Unbehagen beim Fahrgast, hat aber keinerlei Einfluss auf die sichere Spurführung des Fahrwerks. Auf dieses wirkt in jedem Fall, egal ob sich der Wagenkasten in etwa um seinen Schwerpunkt herum dreht oder nicht, gleichermaßen die volle, nicht durch die bauliche Gleisüberhöhung kompensierte Seitenkraft. Beim Fiat-Probezug Y 0160 ging man bis 2,12 m/sec^2 Seitenbeschleunigung auf Gleisebene, bei den FS-Fahrgastzügen sind es 1,82 m/sec^2. In Deutschland fährt man mit maximal 1,6 m/sec^2 (= Überhöhungsfehlbetrag 300 Millimeter), bei Mess- und Zulassungsfahrten bis 2,2 m/sec^2. Die Grenze sicherer Laufstabilität wird situationsabhängig erst über 3,5 m/sec^2 erreicht.

Der Einsatz bogenschnell fahrender Neigezüge setzt einen soliden Oberbau (zumindest S 49) mit einwandfreier Gleislage und eine gesonderte Streckenzulassung voraus. Das höhere Fahrtempo zieht auch einen Rattenschwanz zusätzlicher Vorkehrungen nach sich, wie längere Vorsignalabstände, frühere Schließzeiten an Bahnübergängen sowie eine überlagerte gesonderte Geschwindigkeitskontrolle.

Die Fliehkraft steigt mit dem Quadrat der Kurvenfahrgeschwindigkeit und reziprok zum Radius ($F = mv^2/r$). Umgekehrt errechnet sich für eine vorgegebene Seitenbeschleunigung das zulässige Tempo (v) als proportional zur Quadratwurzel aus dem Radius (r). Für normale Züge gilt bei den SBB (v in km/h, r in m) $v = 4{,}79 \sqrt{r}$, für Pendolini $v = 6{,}23 \sqrt{r}$, also 30 Prozent mehr. Bei einem Radius von 300 Metern ergeben sich folglich diese Höchstgeschwindigkeiten: Normalzug v = 83 km/h, Talgo-Passivneigezug v = 99 km/h, Pendolino/ICN/ICE-T v = 108 km/h.

Bei allen bislang in Europa zugelassenen Aktiv-Neigezügen wird die Wagenkastendrehung durch fahrzeugseitige Sensorik ausgelöst, die den Anfang einer Kurve anhand von Messdaten erkennt. Japanische Züge und das von der spanischen CAF neuerdings propagierte System SIBI leiten die Neigung dagegen auf Basis vorweg eingespeicherter Bogendaten ein, wobei die exakte Lokalisierung/Synchronisierung



Nur eine extrem kurze Karriere hatte der 1973 bis 75 erprobte britische Gasturbinen-Versuchszug APT-E. Auch drei BREL-Vorserienzüge APT-P gelangten zügig ins Museum.



Beim schwedischen 200 km/h-Triebkopfzug sitzt die ASEA-Neigetechnik nur in den Zwischen- und Steuerwagen. Die Garniturlänge des X 2000 ist variabel. Kurzzüge fuhren zeitweilig unter der Marke Linx bis Oslo (oben: Malmö C, 29. August 2002). Der SJ-X2 K rollte in Standardlänge von Stockholm nach Kopenhagen (unten: Malmö C, 29. August 2002).



FOTOS (3): HELMUT PETROVITSCH

BOGENSCHNELL – VIEL ZU SCHNELL

Der Sicherheitsspielraum für einen mit fast 2 m/sec^2 bogenschnell fahrenden Neigezug ist enger als für einen Normalzug. Mehrere Neigezuggarnituren sind bereits – mit katastrophalen Unfallfolgen – wegen erheblicher Geschwindigkeitsüberschreitung aus der Kurve geflogen, keine aber wegen eines technischen Versagens am Zug: Am 12. Januar 1997 fuhr der FS-Pendolino ETR 460-29 mit 160 statt 105 km/h von der Po-Brücke in die Einfahrtskurve des Bahnhofs Piacenza. Es fehlte eine Geschwindigkeitsüberwachung, welche die desorientierten Triebfahrzeugführer daran gehindert hätte, das Ende eines Schnellfahrabschnitts ohne adäquate Temporücknahme zu überfahren, ähnlich wie beim spanischen Talgo Pendular 250 Hibrido S 730 vor Santiago de Compostela (153 statt 80 km/h) am 24. Juli 2013. In Queensland (Australien) war 2004 ein kapspuriger Diesel-Neigezug bei 112 statt 60 km/h entgleist.

Keine Schuld traf den Triebfahrzeugführer des ICN 7123 009/010 der HŽ, eines der nach Kroatien gelieferten VT 612. Dieser kippte am 24. Juli 2009 nahe Split aus einer Kurve, weil er wegen verschmierter Schienen im Gefälle nicht mehr bremsbar war. Das dort verspritzte Mittel hätte die Holzschwellen imprägnieren sollen. Der Virgin-Pendolino 390 039 stürzte am 23. Februar 2007 aufgrund einer schlecht gewarteten Weiche mit 153 km/h in Geradeaus-Fahrt vom Bahndamm bei Grayrigg (Großbritannien).

Relativ viele der teuren Neigezüge sind ganz „normalen“ Unfallursachen zum Opfer gefallen wie Streifkollisionen (SJ X 2000 Linköping, 2010; ETR 480-34 Florenz, 2001), Verschubaufstößen (ETR 450-5 Rom, 2000; SJ X 2014 Malmö, 2011), BÜ-Unfällen (ETR 460-28 Buzola, 1999; ETR 485-36 Cisternino, 2012; etliche VT 612) oder Bränden (ICE-T 1106 Leipzig, 2004).


In Japan setzt man auf wissens- statt sensorbasierte Neigetechnik, also abgespeicherte Bogendaten und ortsfeste Kurvensignalisierung. Seit 1997 fährt auf Kapspur zwischen Hakodate und Sapporo der Diesel-Neigezug „HEAT 281" (Hakodate, 27. August 1999).


FOTOS (3): HELMUT PETROVITSCH

Das Neigesystem SIBI der spanischen CAF arbeitet mit gespeicherten Streckendaten und GPS-Verortung. Der ATR 365 für Sardinien unternimmt seit zwei Jahren Tests in der Toskana, die Typenzulassung steht noch aus.

entweder anhand ortsfester Balisen oder neu mittels GPS erfolgt. In den Drehgestellen sind Beschleunigungsaufnehmer zur Messung der unkompensierten Querbeschleunigung eingebaut. Ihre Signale müssen zur Unterdrückung des überlagerten Störspektrums eine Filterkette durchlaufen, was eine Zeitverzögerung von zirka 0,8 Sekunden mit sich bringt.

Der entscheidende Durchbruch für die Neigetechnik folgte aus der bei Fiat umgesetzten Idee, nicht die horizontale Krümmung des Gleisverlaufs, sondern den messtechnisch nahezu unverzögert erfassbaren Beginn der Überhöhungsrampe als das auslösende Kriterium für den frühzeitigen Start der Kastendrehung zu nutzen. Über ein aus der militärischen Luftfahrttechnik stammendes inertiales System, funktionell also mittels eines mit seiner Rotationsachse parallel zur führenden Radsatzachse aufgesetzten Kreisels, wurde beim Pendolino erstmalig die Gleisverwindung als Differenz der absoluten Lagehöhe der beiden Schienenköpfe herangezogen. In die zu entwickelnden Regelalgorithmen gehen die in verschiedenen Netzen historisch bedingt voneinander abweichenden Trassierungsparameter ein. Die grenzquerenden Cisalpino-Züge erhielten umschaltbare Charakteristiken.

Bogenschnelles Fahren muss mit konstruktiven Maßnahmen zur Radlastreduzierung und gleisschonender Fahrwerksauslegung einhergehen, also etwa radialer Einstellbarkeit der Radsätze und Reduktion der unabgefederten Massen. Die Neigetechnik wird deshalb auch vorzugsweise in Triebwagengarnituren eingebaut, bei denen sich die schwereren Komponenten der Traktionsausrüstung auf mehrere benachbarte Wagen verteilen lassen. Die Wagenkästen müssen zur Einhaltung des Lichtraumprofils einen bombierten Querschnitt erhalten (zirka 100 Millimeter Seiteneinzug auf Dachkantenhöhe) und sollten mit reduziertem Eigengewicht oberbauschonend ausgelegt sein, vorzugsweise als selbsttragend verschweißte Röhre aus Alu-Strangpressprofilen. Zunehmend hat sich eine völlige Integration der Verstelleinrichtung ins Fahrwerk ohne sonstigen Eingriff in die Wagenkastenstruktur durchgesetzt.

Die Kinematik der Wagenkastenneigung gegenüber dem Fahrwerk (Drehgestellwiege) resultiert in der Bewegungsebene entweder aus einer Aufhängung an trapezförmig angeordneten Pendeln (Fiat, AEG, Siemens) oder einer bogenförmigen Kulissenführung auf Tragrollen (SIG, Hitachi, CAF). Die Kastenneigung wird durch hydraulische Stempel oder elektromechanische Spindelantriebe erzwungen, die dafür Kräfte bis zu 75 kN aufbringen müssen. Die elektrischen Stellantriebe sind zumeist Konversionsprodukte aus der Wehrtechnik, etwa aus der Stabilisierung der Geschützplattform von Panzern. Die fiktive Drehachse für die Neigebewegung um die Wagenlängsachse soll knapp über Höhe der Sitzflächen (in etwa auf „Magenhöhe"




611 009, ebenfalls aus dem ehemaligen Hause Adtranz (heute Bombardier), macht sich am 31. August 2010 auf den Weg von Lindau nach Ulm. Der Neigezug hat soeben den Inseldamm überquert und passiert einen der nettesten Bahnübergänge Süddeutschlands.

FOTO: ANDREAS DOLLINGER

der Fahrgäste) liegen, um kein Unwohlsein in Art von Seekrankheit aufkommen zu lassen. Stehende Passagiere werden in Neigezügen ungern gesehen.

Bei den elektrischen Neigezügen darf der Stromabnehmer den Seitenversatz des Wagenkastendaches nicht mitvollziehen. Fiat bediente sich diesbezüglich noch bis zur dritten Pendolino-Generation besonderer, auf den Drehgestellwiegen aufbauender Tragportale, deren Steher die Innenräume in Schächten durchragten und so die Nutzfläche minderten. Im Hinblick auf die angewachsene Anzahl von Stromabnehmern auf den interoperablen Zügen haben sich inzwischen gegenläufige Querverschubeinrichtungen für die Bügel als Branchenstandard herausgebildet.

Durch die Wagenkasten-Verdreheinrichtung wird ein maximaler Neigewinkel bis zu acht Grad eingestellt, gemessen zur Senkrechten auf den Gleisrost. Die Wankbewegung des Fahrzeugs auf seiner Primär- und Sekundärfederung wirkt kontraproduktiv gegenüber der Fliehkraftkompensation, egal ob sie durch die Gleisüberhöhung oder die zusätzliche Wagenkastenneigung hervorgerufen wird. Der Kasten richtet sich bei voller Kurvengeschwindigkeit auf den Federn entgegen der Neigung um bis zu zwei Grad auf beziehungsweise schwankt umgekehrt bei Schleichfahrt zusätzlich zur Bogeninnenseite hin. Der effektiv zur Mäßigung der verspürten Querbeschleunigung nutzbare Neigewinkel ist folglich deutlich geringer als die durch die Wagenkasten-Verstelleinrichtung netto bewirkte Schrägstellung.

Acht Grad Neigung fürs Wohlbefinden der Reisenden

Durch Firmenübernahmen sind innerhalb einiger Konzerne zuvor konkurrierende Neigesysteme mit unterschiedlichen Steuerungen und Antriebsmechanismen zusammengeführt worden, etwa Fiat/SIG/Alstom oder AEG/ASEA/Adtranz. So weist der „Pendolino britannico“ mit Rollen-/Kulissenführung, elektromechanischem Stellantrieb und gegenverschobenem Stromabnehmer fast mehr Merkmale des Schweizer ICN auf als solche des italienischen Originals. ☐ *H. Petrovitsch/al*

ALTERNATIVE NEIGEZUG-KONZEPTE

Ideen für Neigezüge lassen sich bis in die Zwischenkriegszeit (unter anderen Kruckenberg) zurückverfolgen. Mauzin experimentierte Mitte der 50er-Jahre bei der SNCF mit einem futuristischen Versuchswagen und ging dabei von der unbefriedigenden passiven Pendelneigung auf aktiv eingeleiteten Dreheinsatz über. Bei der DB stellte man, allerdings mit einem profilmäßig ungeeigneten VT 634, Versuche mit einer über die Luftfederung bewirkten Aktivneigung an. Die Erwartung, eine praxistaugliche Neigeeinrichtung später nachrüsten zu können, führte zu dem nach oben verjüngten Kastenquerschnitt bei VT 614 und ET 403. Ähnliche Überlegungen spiegeln sich in den Einheitswagen III (Swiss-Express) der SBB und den Gran Confort-TEE-Wagen der SNCF (Bild rechts) wieder. De facto sind nur vier EW III und zwei GC-Wagen jeweils mit experimenteller Neigetechnik gelaufen.

In Großbritannien, wo Virgin drei Jahrzehnte später 57 Pendolini beschaffte, setzte British Rail von 1973 bis 1975 einen in Derby gebauten Gasturbinen-Versuchszug APT-E ein (Advanced Passenger Train – Experimental). Man hatte unkonventionelle Ideen aus der Luftfahrttechnik auf einen vierteiligen Leichtbau-Gelenkneigezug mit Jakobsdrehgestellen übertragen. Dieser sollte nicht nur mit 400 Millimetern Überhöhungsfehlbetrag bogenschnell fahren, sondern auch generell rascher (150 mph) als die konventionellen Züge. Dafür erhielt er unter anderem Wasserturbinen-Bremsen. Dieser Versuchszug wurde 1976 dem Eisenbahnmuseum York überantwortet und steht seit 2004 in dessen Nebenstelle Shildon. Drei elektrische Vorserien-Neigezüge APT-P 370 wurden im Dezember 1981 schon nach wenigen Tagen wieder aus dem Plandienst zurückgezogen und landeten nach 1986 fast fabrikneu in Museen.

Die Neigetechnik-Entwicklung für die DB war um 1975 ohne greifbare Ergebnisse eingestellt worden, offiziell wegen „geänderter Unternehmensziele“ (Neubaustrecken). Von Politseite initiierter Handlungsbedarf in Sachen Neigetechnik wurde Ende der 80er-Jahre mit dem Rückgriff auf die Technik der italienischen Pendolini abgefedert, die für 20 VT 610 und 71 ICE-T übernommen wurde. Dies rief die deutsche Industrie mit eigenen Gegenkonzepten auf den Plan, von denen vorrangig das noch im AEG-Konzern entwickelte System Neicontrol-E zum Tragen kam. Adtranz beziehungsweise nachfolgend Bombardier lieferten 50 plus 192 dieselhydraulische Zweiteiler (VT 611 und 612) für regionale Schnellverkehre, deren Anlauf- und Qualitätsprobleme erinnerlich sind. „Regioswinger“ (VT 612) liefen zeitweise als Pseudo-ICE und ersetzten abgestellte Dieselzüge (ICE-TD) mit Neigetechnik von Siemens.

Bei den 200 km/h schnellen 43 schwedischen Triebkopfzügen X 2000 (anfänglich X 2, Baujahre 1989 bis 98) von ASEA kommen die Fahrgäste in den Komfortgenuss der Wagenkastenneigung, der Triebfahrzeugführer nur bei Fahrt mit Steuerwagen voraus. Der Lokomotivteil als solcher neigt sich beim X 2000 aber nicht. Zu Vorführfahrten kamen X 2000-Teilgarnituren bis in die USA und nach Australien (NSW). Tatsächlich exportiert wurde ein X 2000 zur chinesischen Guangzhou-Kowloon-Railway. Er befuhr 1998 bis 2007 die Linie Hongkong – Kanton und wurde 2012 wieder nach Schweden verkauft. Aktuell befindet sich eine Teilgarnitur mit X 2 2005 in der Schweiz (Samstagern/SOB) als Baumusterzug für eine Modernisierung der Traktionstechnik von 36 SJ-Garnituren durch ABB.



In Japan setzt man weniger auf Neigekonzepte, die anhand aktuell erfasster Messgrößen reagieren wie in Europa, sondern auf „wissensbasierte“ Aktion. Das Bogenverzeichnis der zu befahrenden Strecke ist im Rechner des Zuges als Datenbank abgelegt. Durch eigens für Neigezüge installierte Signalgeber oder Balisen wird die genaue Ortsbestimmung (nach-)synchronisiert. Als Alternative ließe sich GPS für diesen Zweck nutzen. Eine solche satellitengestützte Zusatzfunktion findet sich auch im „Sistema Inteligente de Basculación Integra“ der spanischen CAF in den (nach zwei Jahren Erprobung in Italien aber immer noch nicht zugelassenen) Neigezügen ATR 365/465 für Sardinien.



Wie aus dem Ei gepellt steht die zehnteilige Garnitur eines ehemaligen TEE-Zuges der Bundesbahn (im Bild Endwagen 601 015) am Morgen des 27. Juli 1990 im Berliner Hauptbahnhof. Mit ihm laden Reichs- und Bundesbahn Medienvertreter zu einer Vorstellungsfahrt nach Hamburg ein.

Mit einem reaktivierten Trans-Europ-Express aus der Adenauerzeit eröffneten beide deutsche Staatsbahnen den Inter-City-Verkehr zwischen Berlin und Hamburg.

Bahn-Barock im Sommer 1990

Vor 25 Jahren, im August und September 1990, eröffneten DR und DB mit einem TEE-Triebwagen aus der Adenauer-Zeit den Inter-City-Verkehr zwischen Berlin und Hamburg. 60 Tage fuhr der meistbestaunte und kurioseste Zug auf dem Weg zur deutschen Einheit. Seine Vorgeschichte und seinen Einsatz schildert die **BAHN*Epoche*** in ihrer jüngsten Ausgabe.

Wir erinnern uns an vieles, aber bei der Frage, wann die Deutsche Bahn (AG) zuletzt eine richtig gute Presse hatte, schnaufen wir und geraten ins Grübeln. Doch vor 25 Jahren traf genau dies zu. Reichs- und Bundesbahn schickten gemeinsam einen reaktivierten Trans-Europ-Express-Triebzug als erste Inter-City-Verbindung zwischen den beiden größten deutschen Städten ins Rennen. Der VT 11.5 beziehungsweise 601 der Bundesbahn, ein Luxuszug mit dem ganzen Plüsch der Wirtschaftswunderjahre, mit dem ab 1957 Westeuropa auf Schienen zusammengenäht wurde, sollte auch Deutschland zusammenfügen. Ein geschichtsträchtiges Vehikel, auf der symbolträchtigen Strecke Hamburg – Berlin unterwegs wie eine zwar etwas angestaubte, gleichwohl staatstragende Pullmann-Limousine. Genau der Stoff, um es vom Gesichtspunkt des Marketing aus gesehen beim Kunden „ein wenig säfteln zu lassen".

27 MAR '90 14:32 VON HVB EINGANGSSTELLE SEITE 003

Einsatz VT 601 im Berlin-Verkehr
Langfassung

DB

Sachstand 20.03.1990

A. Planung

1. Einsatzstrecke/Zuggattung
IC "Fliegender Hamburger"
Berlin - Hamburg - Berlin

2. Zahl der zur Verfügung stehenden VT-Einheiten

a) für Betrieb:
Ein oder zwei 10-teilige VT-Triebzüge, bestehend aus jeweils
. 2 Triebköpfen
. 4 Abteilwagen mit je 36 Sitzen
. 1 Großraumwagen mit 44 Sitzen
. 2 Großraumwagen mit je 56 Sitzen
. 1 Restaurantwagen

b) Ausfallreserve:
1 Triebkopf
1 Restaurantwagen

3. Platzangebot insgesamt
1. Klasse 144 Plätze
2. Klasse 156 Plätze
Sa 300 Plätze

03/90

Pm

ABBILDUNG: SAMMLUNG REIMER WOLFF

Aus dem neun Seiten umfassenden Sachstandsvermerk der DB-Hauptverwaltung von Ende März 1990: Einige Fragen, wie zur Wegebenutzungsgebühr der DR, standen noch aus.



Der bei der Firma F.E.R.V.E.T. in einem norditalienischen AW für Wagen aufpolierte Triebzug wird mit dem Reserve-Triebkopf am 23. Juli 1990 für die Überführung nach Berlin vorbereitet.

Erste Überlegungen, einen ehemaligen TEE-Triebwagen zu reaktivieren, tauchten im Februar 1990 im Umfeld des in Bonn stattfindenden Treffens von Bundeskanzler Kohl und DDR-Regierungschef Modrow auf. In einem flankierenden Spitzengespräch kamen die Techniker Peter Münchschwander (stellvertretender Vorstand der DB) und Reiner Enders (stellvertretender Generaldirektor der DR) überein, weitere Untersuchungen zum VT 601 und zu Fahrplantrassen Berlin – Hamburg zu veranlassen. Zu diesem Zeitpunkt dürfte den Experten bereits klar gewesen sein, dass die Bundesbahn nach der Abstellung der bis 1988 zuletzt im Touristikverkehr zwischen Hamburg/Dortmund und dem Alpenrand gefahrenen Einheiten außerstande war, einen betriebsfähigen Zug aus dem Ärmel zu schütteln. Das war die Stunde der Firma Jelka Establishment in Schwaan (Liechtenstein). Hinter ihr stand der Schweizer Unternehmer Willy Würth, der sich als Weinhändler einen Namen gemacht hatte und seit Mitte der 80er-Jahre darauf spezialisierte, als Zwischenhändler jüngst abgestellte, aber noch brauchbare DB-Lokomotiven an andere Bahnverwaltungen zu vermieten oder zu verkaufen. Würth bot Münchschwander und Enders an, einen in Italien bei der Firma F.E.R.V.E.T. komplett aufgearbeiteten TEE-Zug zur Verfügung zu stellen.

Widerstand kam aus der DR-Hauptverwaltung für Maschinenwirtschaft. Man hatte genug Sorgen, wollte sich nicht noch ein Problem aufhalsen und womöglich mit dem älteren und ungewohnten DB-Vehikel verheben. Der Triebzug wurde ja nicht aus einer zertifizierten deutschen Werkstatt (etwa dem AW Nürnberg) frisch poliert vor die Tür gestellt. Stattdessen bestätigte der aus dem Wagenwerk im norditalienischen Castelfranco Veneto abgeholte Zug, bestehend aus drei Triebköpfen (601 006, 013, 015) und acht Mittelwagen, viele Befürchtungen nach dem Motto: außen hui, innen pfui. „Seine Inneneinrichtung konnte sich sehen lassen", so Heinz Schnabel, Abteilungsleiter Triebfahrzeug-Unterhaltung, „aber an den Motoren, Getrieben und Hilfsaggregaten hatten sie gar nichts gemacht, weder Untersuchungen

FOTOS (2): VOLKER EMERSLEBEN



Berliner Experten für Schnelltriebwagen der DR, wie Gerhard Zeitz links im Bild, müssen sich im italienischen Castelfranco rasch mit der Technik des DB-601 vertraut machen.



IC 130 „Max Liebermann“, hier die Rückansicht mit 601 013, hatte auf seinem morgendlichen Weg nach Hamburg einen planmäßigen Kreuzungshalt in Pritzier, so auch am 15. August 1990.

noch Kontrollen.“ Empfindliche Hilfs-Diesel, schwächelnde Batterien und zusammengeflickte Indusi-Anlagen: Die Gefahr sich zu blamieren, war durchaus gegeben. Wer wusste schon vom Organisationstalent Schnabels und vom enormen Einsatz der Triebwagenexperten aus Berlin-Karlshorst und aus Hamm (Westfalen)? Das Echo in den Medien war jedenfalls groß und positiv. Es reichte bis in die Redaktion der ehrwürdigen Wochenzeitung „Die Zeit“, eigentlich weniger bekannt für Themen, die mit mundwässriger Begeisterung aufgegriffen und publiziert werden: „Ein Zug wie ein Bugatti. ... Die Holzverkleidungen im Waggon knarren leise und beruhigend. Das ausgefeilte Fahrwerk und die weiche, weinrote Polsterung arbeiten zusammen. Über ramponierte Gleise verliert dieser Zug kein Wort. Grandios und entschlossen fliegt er darüber weg.“

Nach 60 Tagen endete der Einsatz des ehemaligen TEE-Zuges verabredungsgemäß. Bei ihrem Meinungsaustausch zog eine DB-/DR-Delegation unter dem Stichpunkt „Aufbau von Qualitätszugverbindungen“ eine positive Bilanz. Die Belegungszahlen des 144 Plätze in der 1. Klasse und 156 in der 2. Klasse umfassenden Zuges lagen in der Woche bei 55 beziehungsweise 66 Prozent, während an Wochenenden teilweise Überbesetzungen verzeichnet wurden. Auch die Pünktlichkeitsquote konnte sich sehen lassen. Nur an einem Tag (25. August) kam es, bedingt durch den Ausfall eines der beiden Triebköpfe, zu einer abendlichen Ankunftsverspätung in Berlin Hbf von mehr als 20 Minuten. Nun gut, der Fahrplan war recht entspannt. Die DR wandelte die Anfang Juli durch den Wegfall der Grenzhalte in Staaken und Schwanheide gewonnenen Minuten in Betriebshalte um. Sie fanden in der Regel in Paulinenaue und Pritzier statt. So standen dem Frühzug IC 130 zwischen Berlin Zoologischer Garten und Hamburg Hbf drei Stunden und 44 Minuten zur Verfügung. Die abendliche Rückleistung IC 139 war eine Minute länger unterwegs. Letzterer war suboptimal mit der Hamburger S-Bahn vertaktet, deren Gleis man bis Aumühle über weite Strecken mitbenutzte. Im Ergebnis war jeder dritte Zug bei der Übergabe DB/DR in Büchen mehr als sechs Minuten verspätet. Allerdings gelang es fast immer, die wenigen Minuten bis Berlin wieder herauszufahren.

Vermutlich strahlte der Publikumserfolg des barocken Triebwagens auf Heinz Dürr aus. Mit ihm, 1991 zum Ersten Präsidenten der Bundesbahn berufen und 1994 als Konzernvorsitzender installiert, sollte noch das vielzitierte Postulat „Zukunft kommt von Herkunft“ in Verbindung gebracht werden. Damit gab er stolzen Berufseisenbahnern und nicht zuletzt der Szene der Eisenbahnfreunde besänftigend zu verstehen, dass die DB AG nicht das Rad neu erfinden werde. Und heute? Identitätsstiftende Maßnahmen, erstklassiger Komfort und den eigenen Produkten ein Ambiente einzuhauchen, scheint dem Bahnkonzern wie so vieles mehr abhandengekommen zu sein. Dabei wäre genau dies der richtige Ansatz für eine erfolgreiche Zukunft. ☐ *Robin Garn*



FOTOS (2): ROBIN GARN

„Berlin ruft die Jugend!“ stand noch an der Giebelwand des Güterschuppens im Bahnhof von Hagenow-Land, als IC 139 am Abend des ersten Betriebstages (1. August 1990) durchrauschte.

Mehr Britannien

Betrifft: „Meinung des Monats", Heft 7/2015

Zur diesmonatigen Meinung des Monats schreibe ich, weil ich es gut finde, dass dieses Thema aufgegriffen wurde. Dass ausländische Modellbahnen, sei es als Anlagen oder als Modelltest, vorgestellt werden, finde ich sehr begrüßenswert. Die bisherige Mischung im MODELLEISENBAHNER gefällt mir sehr gut und sie sollte beibehalten werden. Selbst britische Modellbahnanlagen wurden vorgestellt, was mich sehr freute. Diese sind in Kontinentaleuropa nicht so verbreitet, unter anderem wegen des von H0 abweichenden Maßstabes.

Lothar Kohl, E-Mail

Ausland – eine Frage der Perspektive

Betrifft: „Meinung des Monats", Heft 7/2015

Ich persönlich würde mehr Infos zu ausländischen Bahnen begrüßen, besonders zu denen nicht deutschsprachiger Länder. Ich würde mir den Fokus auf den europäischen Bahnen wünschen, denn einerseits ist die deutsche Eisenbahngeschichte von dortigen Entwicklungen beeinflusst worden, andererseits gab und gibt es auch völlig andere Lösungen. Ein spannendes Thema. Anregungen zu schönen Bahnstrecken und interessantem Betrieb dienen mir auch immer mal wieder für die Urlaubsplanung. Mir gefallen auch die Modellvorstellungen. Ein guter Bericht über eine ausländische Bahn ist mir allemal lieber, als die zigste Aufwärmung des Lebenslaufes der Baureihe XY. Die wirklich neuen deutschen Themen dürften langsam rar werden. Im Übrigen sei daran erinnert, dass die DB oder die DR vor 25 Jahren für die jeweils „anderen" Deutschen auch eine ausländische Bahn war.

Udo Schneider, E-Mail

Die Prise weite Welt

Betrifft: „Meinung des Monats", Heft 7/2015

Die Mischung im Heft 7/2015 finde ich genial, das darf – für mich gesprochen – gerne wiederholt werden, denn unser Hobby und unsere Eisenbahnbegeisterung lebt doch von dieser Vielfalt, einmal in Europa und dann auch mit der Prise weltweite Eisenbahn, seien das die USA, China, Australien oder andere Länder, in denen die Eisenbahn noch eine wichtige Rolle im Alltag spielt. Also bitte weiter solche Themen aufgreifen! *Günther Völler, E-Mail*

Horizonterweiterung

Betrifft: „Meinung des Monats", Heft 7/2015

Nach einem halben Jahrhundert Beschäftigung mit dem Hobby Eisenbahn in Vorbild und Modell sind mir aufgrund der gelesenen Bücher und Fachzeitschriften und des auf eigenen Reisen Erlebten die Bahnen in den deutschsprachigen Ländern deutlich vertrauter als die im Rest der Welt. Zur Horizonterweiterung sollte der MODELLEISENBAHNER auch über Modelle aus anderen Ländern berichten, dabei ist aber immer auch gleichzeitig Information über die Vorbilder wichtig, da deren Kenntnis nicht vorausgesetzt werden kann.

Christof Henseler, E-Mail

Blick über den Tellerrand

Betrifft: „Meinung des Monats", Heft 7/2015

Für jeden, der ein wenig über den Tellerrand sehen kann/will, und dies nicht nur bezüglich Modelleisenbahnen, das beste Heft seit langem. Kompliment und Gratulation.

Hubert Strasser, E-Mail

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE",
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Jedem das Seine

Betrifft: „Leserbriefe Heft 7/2015" und „Aus einem Guss" Heft 5/2015

Es gibt die liebevoll genannten „Nietenzähler", für die es ein Graus ist, Schmal- und Regelspur auf demselben Gleis fahren zu lassen oder Maßstabskompromisse einzugehen. Aber im Endeffekt ist es doch jedem Gartenbahner selbst überlassen, was ihm gefällt. Ich persönlich bevorzuge auch die Schmalspur (Vorbildspurweite 1000 mm), aber in meiner Gartenbahntruppe erhielt die Regelspur vor vielen Jahren in Form des „LCE 3" Einzug, dann kam der PIKO-Taurus dazu und die Entwicklung war nicht mehr aufzuhalten. Inzwischen sind mehrere 218, eine 64, eine 24, eine 80, der VT 98, die E 94 (allesamt PIKO), ein „LCE" sowie die LGB-V 200 schon unterwegs gewesen. Somit herrscht an unseren Fahrtagen eine enorme Fahrzeugvielfalt, die von jedem Teilnehmer toleriert wird. Und wenn jemand den VT 11.5 zum Brocken oder eine E 94 auf seiner RhB-Anlage fahren lassen möchte, ist es doch seine Sache. Ich finde PIKO hat eine von LGB vernachlässigte Marktlücke entdeckt und mit günstigen und schönen Modellen erfolgreich gefüllt. Resultat: Märklin/LGB bringt zunehmend neue Regelspur-Modelle relativ günstig auf den Markt, und nicht nur Farbvarianten. Für mich gilt: Gartenbahn = Toleranz!

Martin Türke, E-Mail

Beeindruckt

Betrifft: „Goldenes Gleis", Heft 7/2015

In diesem Jahr gehörte ich zu den Gewinnern und durfte bei der Preisverleihung dabei sein. Ich habe mich sehr über die Einladung gefreut. Dieser Tag in Jöhstadt war sehr gut organisiert. Die Zugfahrten und die Fotohalte waren ein Erlebnis. Es ist erstaunlich, was die Eisenbahnfreunde der Preßnitztalbahn auf die Beine gestellt haben. Das zeigt aber auch, wozu ehrenamtliches Engagement fähig ist. Die Preisverleihung zeigte, wie gut die Modellbahnindustrie aufgestellt ist. Von sehr guten preiswerten Modellen bis zu Exklusivnachbauten von Lokomotiven und Wagen, war für jeden etwas dabei. Es waren alles Favoriten, selbst die zweiten und dritten Preise hatten noch Klasse. Wir können stolz sein auf die Modellbahnindustrie und auch die kleinen in dieser Branche, nein dieser Modelleisenbahnerfamilie.

Heiner Schlepper, E-Mail



MINI-MARKT — VERKAUFEN
BÖRSEN — TAUSCHEN
MÄRKTE — SUCHEN

VERKÄUFE
Dies + Das

Modelleisenbahnanlage (H0, Märklin, C-Gleis), ca. 1,80 m x 3,00 m, komplett ohne rollendes Material zu verkaufen. Näheres unter Tel. 09421/31195.

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 30,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

KKW-modellbahn-reparaturservice.de

Modellanlage Spur Z Märklin, Hauptanlage mit Stellwerk und Schattenbahnhof m. Stellwerk, Oberleitungsbetrieb, zu verkaufen. Verhandlungsbasis € 1500,–, ohne Rollmaterial. Tel.: 0171/2427707.

www.lok-doc-wevering.de

Gr. H0-Anlage Epoche 3 zu verk. Gleise Fleischmann K + Rocoline o. Bett., roll. Material Flm. + Roco mit vielen Bäumen + Gebäuden + Zubehör, auch einzeln. Liste kann zugesandt werden. E-Mail: sabine.baldus@t-online.de.

Hessenwald-Hof Service Center: Individuelle Programmierung von Modellbahnanlagen – Programmierseminare im Rhein-Main-Gebiet mit Schauanlage www.erlebniswelt-Modellbahn-rhein-main.de, Tel.: 06150/83910.

www.modellbau-chocholaty.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

Bedrahtete SMD Leuchtdioden 0402/0603. Beratung und Verkauf: www.led-am-stiel.de. Tel.: 015127531334, E-Mail: mmcity@gmx.de.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Seltene Dokumente von der Eisenbahn: Lokfabriken-Kataloge, Aktien, uralte Fahrscheine, Schilder, Frachtbriefe, Literatur, Fahrpläne, Listen bei: jogloeckner@yahoo.de.

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Warenbestand aus gut sortiertem Eisenbahnfachgeschäft H0, N, LGB und Zubehör, aus gesundheitlichen Gründen zu verkaufen. Tel.: 07263/64737.

Aus einer Erbschaft verkaufe ich eine große Sammlung Spur 1 Modelle. Loks und Wagen von Hübner, Dingler, Kiss, KM 1, Kesselbauer, Märklin. Alle neu und in den Originalverpackungen. Anfragen an: ilona.k@live.de oder Tel.: 02641/9114995.

Spur 1 – WILAG-Wagen: Große Sammlung von wunderschönen Spur 1 Wagen von WILAG, ganze Züge (Rheingold, CWIL Zug). Modelle sind in einem sehr guten Zustand aber ohne OK. Standort Schweiz. Bitte Liste verlangen: b.klarer@gmx.net.

Mä. 55031 Premium-Digital-Start-pack., 55137 Diesel-Schnelltriebwg. STV 137, 4 Schnellzugwg.-Set: 58011 1. Kl. blau, 58021 2. Kl. grün, 58041 Halbspeisew. 1. Kl. rot/blau, 58051 m. Gebäckabt. 2. Kl. grün, alles original Verp. Tel.: 015223623164 (abends).

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

Seltene Spur-1-Modelle gegen Höchstgebot zu verkaufen. Tel.: 0251/524492.

www.spur-0.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 3450 4-6-4 von Key € 300,–
UP Big Boy von Key € 750,–
UP Big Boy von Tenshodo € 1000,–
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,–
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com



www.spiel-hobby-Hank.de

www.MODELLBAU-WICHERT.de
KAMERAWAGEN FÜR SPUR Z BIS H0
ab 35,– €. Tel.: 02473/9275100.

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.Modellbahnen-Berlin.de

Verkaufe Umbauten für Trix Express, sehr viele Firmen, alles fabrikneu oder neuwertig, zu günstigen Preisen. Liste anfordern gegen 60 C. Olaf Radeck, Heubachhof 19, 87437 Kempten.

www.modellbahn-keppler.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

sb-modellbau.com Faulhaber Motore

Biete: 2x Märklin 42815 D-Zugwagen-Set der DSB, je 1 Wg. 1. Kl. und 2. Kl., Preis je Set € 60,–. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.moba-tech.de

www.carocar.com

www.modelltom.com

Biete: Mä. D-Zugwg. LüP 282 mm, Ep. 3, 5x 43910 Wg.-Nr. 12058, 5x 43920 Wg.-Nr. 19501, 5x 43920 Wg.-Nr. 19504 Ep. 4 1x 43911, 1x 43951, 1x 2. Kl. grün. Preis je Wag. € 20 + Porto. W. Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. 0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.1000Loks.de

MODELLBAHNSERVICE
Dirk Röhricht • Holtendorf
• Girbigsdorferstr. 36
• 02829 Markersdorf
• Tel. + Fax: 0 35 81 / 70 47 24
Modellbahnsteuerungen, SX, RMX, DCC, Decoder-Einbau, Werkstatt und Zubehör unter:
www.modellbahnservice-dr.de

Art.-Nr. 12 NVA-Soldaten TT Kraftfahrer/Sitzende 4 Stck.
unbemalt € 5,– • bemalt € 10,50
www.hauser-figuren.de
Tel.: 035841/36752 • E-Mail: info@hauser-figuren.de

Die große Zeit der Bundesbahn

Die DB in den 1950er-, 1960er- und 1970er-Jahren

Dieser Sammelband lässt die goldenen Jahrzehnte der Deutschen Bundesbahn Revue passieren und bietet ein erschöpfendes Porträt der beliebten DB-Ellok-Klassiker.

240 Seiten im DIN-A4-Format, Softcover-Einband, über 400 Fotos
Best.-Nr. 601501 | € 19,95



Einfach bestellen! 08141/534810 *oder* **bestellung@vgbahn.de**

Sammlungsauflösung, Vitrinenmodelle Spur H0, H0n3, 0, 0n3, 1. US, Europ. Modelle, Raritäten & Crowns. Tenshodo, Toby, Fujiama United, Fulgurex, Lemaco, Pein, Fine Arts. Literatur. Liste anfordern. 0171/2107126.

www.zuz-modellbahn.com

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.modellbahnritzer.de

www.modelltechnik-ziegler.de

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

Paternoster
Alle Spurweiten
-die bessere Lösung für den Schattenbahnhof
Individuelle Fertigung
Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER
Robert-Bosch-Str.4 71711 Murr
Tel 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997
www.kesselbauer-funktionsmodellbau.de

www.MODELLBAHNSHOP.de
Inh. Ralf Korn
Fachgeschäft & Versandhandel
Modelleisenbahnen, Modellautos, Gartenbahnen, Fachbücher uvm.
Theodor-Körner-Str. 1 04758 Oschatz
☎ 03435 988240
info@modellbahnshop.com
www.modellbahnshop.com

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.suchundfind-stuttgart.de

www.jbmodellbahnservice.de

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de

www.menzels-lokschuppen.de

www.Modellbau-Gloeckner.de

www.moba-tech.de

BR 60, BR 61 Lima/Rivarossi neu – Motor – Kompletteinbau m. Schwungmasse je € 99,–. Steffen Meier Modellbau, Kopernikusstr. 15, 06449 Aschersleben. Tel./Fax: 03473/814610.

N-Bahnkeller
Binsfeldstr.5
31688 Nienstädt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de
An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/HO Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau
und Beratung
Vermietung einer 10x11m
Schauanlage

www.koelner-modell-manufaktur.de

www.mbs-dd.com

Mehr als 600 Titel direkt verfügbar!
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

www.modellbahn-pietsch.com

Gönnen Sie sich was! Verk. Micro-Metak. H/T/Z-Loks, TI Torf-Maximilianszug m. Poelnitz. Mä.-Replikas: Kalesche, Karussell, Fw/Postauto, Lkw, Tankwg., Puppenwg., Küche. Interesse? E-Mail: rainer-pieper@gmx.de.

www.dampfzug24.de

www.augsburger-lokschuppen.de

www.puerner.de

www.kieskemper-shop.de

www.baehnlewerkstatt.de

Ihre Kleinanzeige finden Sie im Internet unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen

www.Spielewelt-am-See.de
Kleinserien und Co. in H0-TT-N

Ätztechnik
Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen und Belichtungsgeräte, Chemikalien, **Ätzteile** für Z, N, TT, H0, 0, Schwarzbeizen f. versch. Metalle, Miniaturketten, viele Messingprofile, **Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung**
Ausführlicher u. informativer **Katalog** gegen € 5,-- Schein/Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens
Internet: www.saemann-aetztechnik.de
Mail: saemann-aetztechnik@t-online.de

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
seit 1977
und mehr .... vieles mehr
www.lohag.de
Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 0 23 31 / 40 44 53
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

Modellbahn Pietsch
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.de
Roco – Auslaufmodelle zum Sonderpreis

00877 Flachwagen + Zweiwege-Unimog + Container "KFOR"	~~54,99 €~~	36,99 €
45241 Fahrradgepäckwagen DB AG (1:100)	~~36,90 €~~	24,99 €
45274 DB IC-Wagen Bm 2. Kl. rot/grau	~~48,50 €~~	39,99 €

Auslaufmodellliste gegen 1,45 € in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!! z.T. Einzelstücke! Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,00 € Versand)

Digital-Profi
werden Sie mit unseren preiswerten Fertigmodulen und Bausätzen für die Digitalformate
Märklin-Motorola und DCC
sowie die Rückmeldesysteme
s88, RS und Roco!
Katalog gegen € 5,00 in Briefmarken.
www.ldt-infocenter.com
LDT
Littfinski DatenTechnik (LDT)
Kleiner Ring 9 / 25492 Heist
Tel.: 04122 / 977 381
Fax: 04122 / 977 382

Verkaufe: Roco Zug Ende der Berliner Blockade 1949, eine Lok BR 50 2501 u. 4 Güterwagen, Begleitposter mit Rede des Berliner OB Reuter, Völker der Welt schaut auf diese Stadt, 1948, alles neu, OK, € 280,–. 3 Roco BR 01 150 im Holzkasten, Begleitheft, OK, € 185,–. Heris Hilfzg., Deutsche Reichsbahn, 3 Wagen, OK, alles neu, € 140,–. Gützold BR 03 Reko, neu, OK, € 160,–. BR 66 Piko, OK, neu, € 65,–. Tel.: 0385/5559076.

www.d-i-e-t-z.de

www.modelleisenbahn.com

Magazine, Bücher, Kalender, Video-DVDs. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

www.werner-und-dutine.de

www.modellbaushop-blankenburg.de

Verkaufe: Sachsenmodell Touristenzug, Original, 13 Wagen, eine Lok BR 35 von Roco u. eine BR 118, alles neu, OK, zus. € 480,–. Märklin Nacht Schnellzugwagen-Set, 6 Wagen, neu € 200,–. Roco BR 18 137 neu OK € 135,–. Tel.: 0385/5559076.

Hier könnte Ihre Kleinanzeige stehen. Kleinanzeigencoupon zum Runterladen unter www.vgbahn.de oder anfordern Tel.: 08141/53481-153.

Ankauf - Verkauf - Neuware
WWW.MICHAS-BAHNHOF.DE
N-Spur Sonderangebote u. v. m.

Umbau Piko Antriebstechnik zu super Fahreigenschaften und dreifache Zugleistung

Saxonia, VT 185 BR 106	74,00 €	BR 64, 75	79,50 €
BR 01, 03, 41	129,00 €	BR 86, 95	89,50 €
BR 38, BR 130	93,00 €	BR 110, BN 150	64,00 €
BR 52 (Kond.), 118, 120	69,50 €	SVT 137 (Motor mittig)	58,00 €
BR 55	132,00 €	BR 57 (Roco)	105,00 €
BR 56	99,50 €	BR 58 (Roco), BR 94	74,00 €

Fertigmodelle der Sächs. u. der Harz. Schmalspurb.
Ladegüter aus eigener Produktion in TT, H0, H0e.

Hobby-Eck zu Top-Preisen!
09577 Niederwiesa · Eubaer Str. 44
Tel. (0 37 26) 64 89 · www.hobby-eck.net

Ruhrmetropole ESSEN

Eisenbahn-Impressionen der 1950er, 1960er, 1970er



64 Seiten,
Format 21,0 x 14,8 cm,
über 60 Abbildungen,
Flexcovereinband
Best.-Nr. 581415
€ 9,95

Einfach bestellen! 08141/534810 *oder* **bestellung@vgbahn.de**

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

Brückenvielfalt von Z bis 0
www.hack-bruecken.de

www.jordan-modellbau.de

In dem Prospekt – seit Okt. 14 Neuauflage und umfangreicher – das Sie bei **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln** über Vitrinen für alle Spuren anfordern können, ist nichts Kleingedrucktes. Das Prospekt ist nicht bunt mit Farbfoto, sondern es ist alles so genau und ausführlich beschrieben, dass für Sie eigentlich alles klar sein müsste. Die Vitrinen werden schon seit 1974 in gleicher Ausführung und gleicher Qualität geliefert und somit passt die neu erworbene Vitrine jederzeit mit einer „vorigen" Vitrine zusammen. Postkarte mit deutlichem Absender genügt und Sie erhalten gleich das Prospekt.

www.modellbahnservice-dr.de

Lok - Doc
Michael Wevering
Friedr.-Ebert-Str. 38
99830 Treffurt
Reparatur von Modelleisenbahnen aller Art Digitalumbauten
Tel.: 036923/50202 Mobil: 0173/2411646
E-Mail: simiwe@t-online.de

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

www.bahnundbuch.de

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Zeitschriften abzugeben: LOK-Report, Ausgaben 7/83, 6/85, 8/85, 1/86 bis 12/95. Eisenbahnkurier, Ausgaben 1+2/78, 9/82, 2/83 bis 12/99. Angebote bitte per Mail an m.riesterer@t-online.de.

GESUCHE
Dies + Das

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

MODELL BAHN LAND Magdeburg
...eine Spur besser!
Modellbahnland Magdeburg GmbH
Große Diesdorfer Str. 14 • 39108 Magdeburg
Tel. 03 91/5 41 52 39 • Fax 03 91/5 41 52 41
www.modellbahnland-magdeburg.de
E-Mail: mail@modellbahnland-magdeburg.de

Ihr Fachgeschäft in Magdeburg für Modelleisenbahnen • Modellautos • Zubehör

Ihr freundliches Fachgeschäft mit der großen Auswahl!

Sonderangebote Spur N

Piko 40222 Elektrotriebwg. GTW 2/6 der Veolia	~~275,00 €~~	206,00 €
Piko 94208 Elektrolokomotive BB 25679 SNCF	~~170,00 €~~	69,99 €
Piko 94220 Elektrolokomotive BB 25559 SNCF	~~185,00 €~~	69,99 €
Piko 94221 Elektrolokomotive BB 25562 SNCF	~~185,00 €~~	69,99 €
Liliput L 163971 Triebwg. FLIRT BR 429, 5-tlg. DB AG	~~314,00 €~~	169,00 €
Kato K10601 E-Lok Ae 8/8 BLS # 271	~~249,90 €~~	199,00 €

Angebote freibleibend, Lieferbarkeit, Irrtümer, Preisänderungen ohne Gewähr.
Diese Angebote erhalten Sie auch bei: Modellbahnland Arts, Gladbacher Str. 25, 41747 Viersen. Tel.: 02162/268770, Fax: 02162/268772.

Wer kann frei bestückte Platinen für eine analoge Blocksteuerung reparieren oder erneuern? Schaltplan vorhanden. Anlage steht in der Nähe von Köln. Außerdem suche ich noch gut erhaltene Lauer-Bausteine. Tel.: 02271/93382 (abends).

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Wir suchen ständig Modelleisen-bahnen aller Spurweiten zum Ankauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. Angebote bitte an Uwe Quiring Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810 uwe-quiring@t-online.de.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modell bahn@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@ dansibar.com.

M
Ablaufsteuerungen: Effektgerät und Decoder in einem.
Abläufe für Licht, Signale, Bahnhöfe, Bahnübergänge, Zugsteuerungen...
Licht 32 und Universal 8 jetzt neu von:
www.multi-steuerung.de

MODELLBAHN DIGITAL PETER STÄRZ
Digitaltechnik preiswert und zuverlässig
Digitalzentrale ZS2 für Selectrix®, Selectrix-2 und DCC

- Loks steuern und programmieren
- Gleichzeitig Weichendecoder, Belegtmelder etc. schalten, auslesen und programmieren
- 2 SX-Busse, 1x PX-, 2x MX-Bus
- RS232 Interface

Master-Slave-Betrieb:
- Zusammenschließen von Zentralen möglich

- Reines Selectrix
- Selectrix + Selectrix 2
- Selectrix + Selectrix 2 + DCC
- Reines DCC
- **Einfache Bedienung einer Drehscheibensteuerung**

Integrierter 4A-Booster:
- überlast- und kurzschlusssicher
- Programmiergleisanschluss

299,00€

Info@firma-staerz.de **www.FIRMA-STAERZ.de** Tel./Fax: 03571/404027

Internet www.modellbahn-ehrhardt.de
Modellbahn Ehrhardt
EUROTRAIN
Angebote für Spur H0 und TT:

Hornby HR2451 BR 171 DB AG orientrot	169,00 €	Hornby HN9018 ASF DB AG weiss	69,95 €
Liliput 133032 VT 69 900 DB	189,00 €	Piko 47261 BR 291 DB AG Railion	69,95 €
Piko 59581 Diesellok 205 InfraLeuna	79,00 €	Roco 36272 BR 220 DB AG gealtert	115,00 €
Piko 59582 Diesellok 228 CTHS	79,00 €	Tillig 02292 BR 50.35 DR III	199,99 €
Piko 59935 BR 119 DR Sparlackierung	79,00 €	Tillig 02780-1A BR 119 DR gealtert	129,00 €
Trix 22285 BR 285 ITL Sound	159,95 €	Tillig Städteexpressw. DR 2. Kl. aus 01603	25,00 €

Beuditzstr. 2a · Eingang Rudolf-Götze-Str. · 06667 Weißenfels · Tel. 03443/302509 · Fax 341847

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:
Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 08141/53481-150
Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter ***www.modelleisenbahner.de*** herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Privatanzeige bis 7 Zeilen
€ 10,–

Privatanzeige bis 12 Zeilen
€ 15,–

Privatanzeige bis 17 Zeilen
€ 20,–

ANZEIGENSCHLUSS MEB 10/2015: 07.08.2015

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

❍ Verkäufe Dies + Das
❍ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
❍ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
❍ Verkäufe Literatur, Video, DVD
❍ Verkäufe Fotos + Bilder

❍ Gesuche Dies + Das
❍ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Gesuche Fahrzeuge sonst.
❍ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
❍ Gesuche Literatur, Video, DVD
❍ Gesuche Fotos + Bilder

❍ Sonstiges
❍ Urlaub, Reisen, Touristik
❍ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)
❍ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
❍ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
❍ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–

❍ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,– pro Zeile + MwSt
❍ 1 x veröffentlichen
❍ 2 x veröffentlichen
❍ 3 x veröffentlichen
❍ 4 x veröffentlichen
❍ 5 x veröffentlichen
❍ .... x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ______________

Keine Briefmarken senden!

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt bar bei

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

www.vgbahn.de

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche für meine private Sammlung Loks und Wagen in Spur 1 von Kiss – Dingler – KM 1 – Hübner – Fulgurex – Lemaco – Märklin und andere. Angebote bitte an harald4241@live.de oder 02641/28466.

Literatur und Filme für Eisenbahn-Fans. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

LGB und Echtdampf gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Privater Modellbahner freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

KM1, BR 41, Ölversion mit Finescale Radsatz – gerne im Tausch gegen eine Spur 0, BR 41 von Gebauer Kohle- o. Ölversion. Suche Dampflok-Fabrikschilder zu kaufen/tauschen. Klaus Kreußel, Tel.: 0711/20922081 oder 0175/5739648.

GESUCHE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Sammlerkreis sucht Modelleisenbahnen, alle Spuren, gern größere Objekte komplett, Abholung ggfls. mit Abbau einer Anlage vor Ort, einfach unverbindl. Angebot einholen. 0174/1743374 (bin viel unterwegs).

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
contact@us-brass.com

Suche H0-Sammlungen und Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, E-Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Tipps und Tricks für Modellbahner
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Ankauf von Modelleisenbahnsammlungen aller Spurweiten aus Privat- oder Geschäftsauflösungen. Bitte nur neu- neuwertige Modelle in Originalverpackung anbieten. Seriöse Abwicklung wird zugesichert. Tel.: 06722/9949910, Handy: 0172/2020433, E-Mail: wilfried33@yahoo.de.

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

H0-Sammlung, auch Schmalspur, von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Tel.: 0341/4613285.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche Fleischmann Modus 5653 + 5654. Tel.: 07258/7303 (abends).

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.



Suche: Roco H0, BR 218303, Ep. V, DB AG, Best.-Nr. 72750 + Roco H0, Bybdzf 482. 1 Steuerwg. „Wittenbergerkopf" der DB AG, Ep. V, Best.-Nr. ?, neuwertig bzw. wenig bespielt. Angebot an M. Waack, Neue Wiesenstr. 6, 04746 Hartha. Tel.: 015152708688.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.



Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

TT, N, Z gesucht, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Privater Sammler freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

GESUCHE
Literatur, Video, DVD

Suche: Buch von Wolfgang Diener, Die Reisezugwagen und Triebwagen der Deutschen Reichsbahn 1930 mit allen Nachträgen bis 1967 , 3. ergänzte Auflage, Reinheim 1999. W. Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen, Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

SONSTIGES

www.menzels-lokschuppen.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

www.modellbahnen-berlin.de

Hier gibt's das volle Programm!
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

www.kieskemper-shop.de

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

www.puerner.de

Suche Experten für Railware, der mir bei dem weiteren Aufbau meiner Anlage (H0, DC) behilflich ist. Raum Hamburg/Landkreis Harburg. Wilfried Mustroph, Tel.: 04108/7867.

URLAUB
Reisen, Touristik

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 24,–/Pers., Speisen von € 6,– bis € 9,–. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

Urlaub an der Ostsee mit Eisenbahnromantik. Ostseebad Binz/Rügen: Gemütl. Fewo's für 2–4 Pers. mit direktem Blick auf die Haltestelle der dampflokbetriebenen Schmalspurbahn „Rasender Roland" u. 10 Min. zu Fuß zum Ortszentrum und Seebrücke mit Ostseestrand. Tel.: 038393/31488, www.amrasendenroland.de.

Rasender Roland, FeWos direkt an der Strecke der Dampfzüge in **Sellin/Rügen**. Gemütliche Wohnungen mit Balkon u. Ausblick auf die Strecke u. den Selliner See. Tel.: 04371/8800890, www.villa-seeluft.de.

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch Tipps und Tricks für die Modellbahn. Inkl. „GUTi" für freie Fahrt mit Bus und Bahn im größten Teil des Bayer. Waldes. FeWo/App. ***/**** ab € 35,–/Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

Nordsee Nor-Norddeich FeWo 57m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, Terrasse, Strandkorb, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–, Hausprosp. anford. Haag, 04931/13399.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Fahrt in den Süden?
Machen Sie Pause.
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck
Mo.-Do. 9-17 Uhr, Fr. 9-15 Uhr.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Historisches Domizil an der Bad. Schwarzwaldbahn. Ehem. Wärterposten WP 61 von 1873 bei Triberg-Gremmelsbach. Denkmalgerecht und liebevoll saniert für stimmungsvolle Ferien im Baudenkmal. Tel.: 07724/5314, www.ferien-im-baudenkmal.de.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

25.07.: Schwangau, Schlossbrauhaus, Gipsmühlweg 5, Modelleisenbahn – Modellautomarkt, Sa. 11–18 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

09.08.: Modellbahnbörse im Straßenbahnhof Angerbrücke, 04177 Leipzig, Jahnallee 56. Info: 034205/423077.

www.star-maerkte-team.de

16.08.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn + Spielzeugbörse, 10–16 Uhr, 21423 Winsen, Rathausstr., auf dem Oldtimer-Markt. Info-Tel.: 040/6482273.

www.spielzeugbörsen.com

www.adler-maerkte.de

29./30.08.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn + Spielzeugbörse, 10–18/10–17 Uhr, 24537 Neumünster, Holstenhallen. Info-Tel.: 040/6482273.

30.08.: Zwickauer Modellbahn-, -auto- und Spielzeugtauschmarkt, von 9–14 Uhr, im Haus der Modellbahn, Crimmitschauerstr. 16, 08058 Zwickau. Info: www.mbc-zwickau.de.

06.09.: Modellbahnbörse von 11–16 Uhr in 21423 Winsen – Stadthalle. Infos: www.spielzeugbörsen.com.

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

12.09.: Modellbahnbörse, 10–16 Uhr, mit großer Fahrzeugschau in 1:1, Eisenbahn-Erlebniswelt Horb/N., Isenburger Str. 16/2. Info-Tel.: 0711/8878140, info@svgmbh.com, www.eisenbahn-erlebniswelt.de.

26.09.: Modellbahnbörse in 09111 Chemnitz, Bahnhofstr. 51, Moritzhof-Sparkasse, von 10–14 Uhr. Info-Tel.: 03763710902 (ab 20 Uhr).

www.modellbahnboerse-berlin.de
Verkaufsmesse + Ausstellung, Dresden, 31.10. + 01.11. jeweils von 10–17 Uhr. Info: Herzog, 0173/6360000.

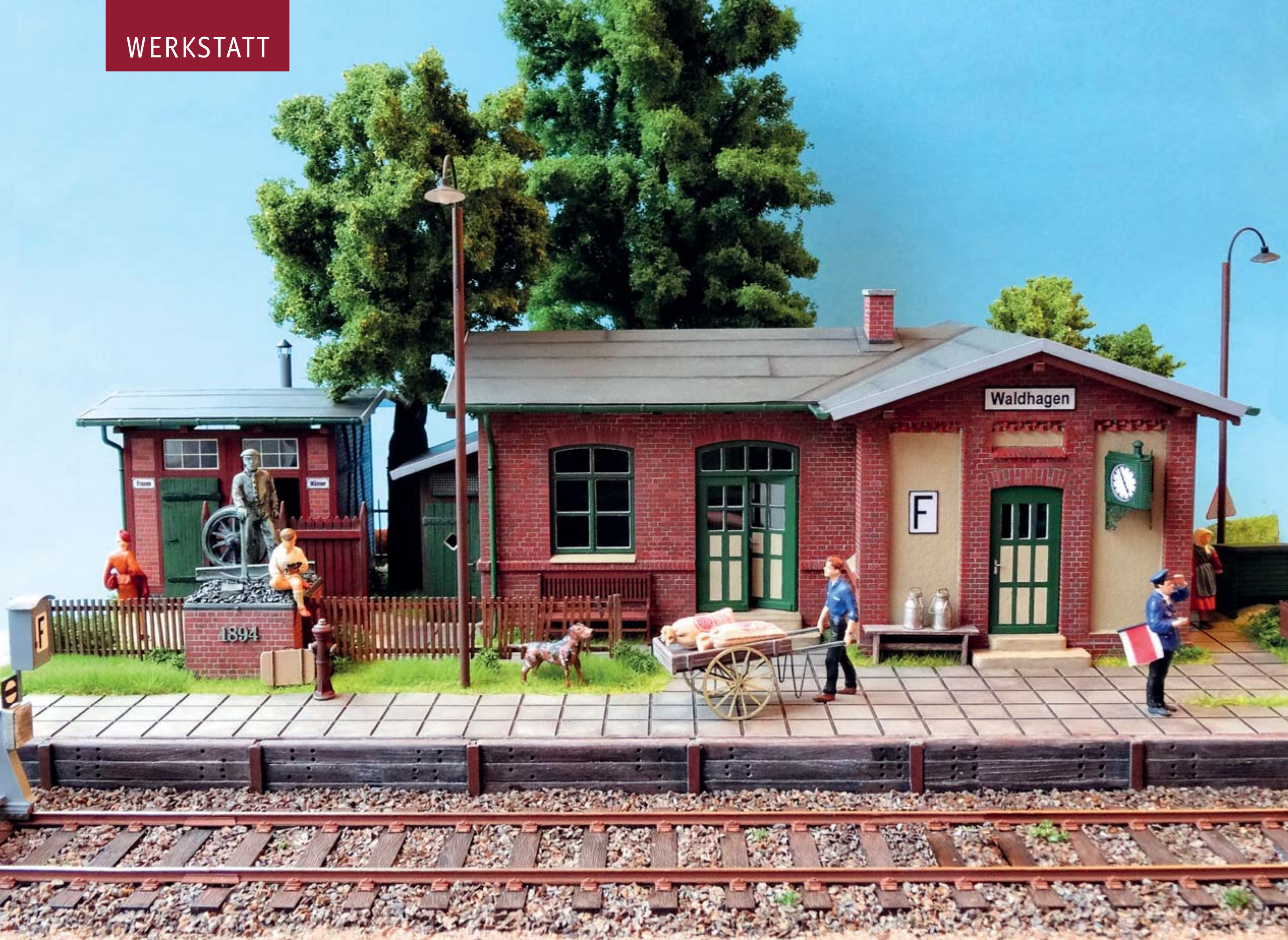
Große TT-Messe
Publikumsmesse des AKTT zum Tag der offenen Tür der Firma AUHAGEN
Marienberg/Erzgeb., 05./06.09.2015
TT-Modellbahnausstellung und TT-Markt-Präsentation in der Sporthalle am Goldkindstein
Samstag 10.00 bis 17.30 Uhr, Sonntag 10.00 bis 16.30 Uhr
AKTT e.V.
Info: Tel. 03462/210482 • www.aktt.de

Termine
Modellbahnveranstaltungen
02.08. Haltern, Seestadthalle
09.08. Castrop-Rauxel, Europhalle
16.08. Recklinghausen, Vestlandhalle
22.08. Sa! Bremen-Messe, Foyer Halle 4
06.09. Wuppertal, UNIHALLE
13.09. Dortmund, Eislaufhalle Revierpark Wischlingen
Öffnungszeiten Besucher: 11-15 Uhr!
Weitere **Termine** unter: **www.bv-messen.de**

Verbrauchermessen für Modelleisenbahn, Modellautos & RC-Modellbau
03./04. Okt.´15
MODELLBAU WEST
Castrop-Rauxel, Europahalle + Stadthalle + Freigelände!
14./15. Nov.´15
EuroModell Bremen
Messe Bremen, Hallen 6 + 7
OVGmbH, Postfach 1105, 48600 Ochtrup
Tel.: 02553-98773 www.bv-messen.de

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 30 Jahre www.adler-maerkte.de
SOMMERPAUSE 29.06 - 22.08.2015
23.08. Gangelt, Bürgerhalle Langbroich
Schulsteg 1
30.08. Köln-Mülheim, Stadthalle Marktzeiten 11-16 h
Jan-Wellem-Str./Wiener Platz
ADLER - Märkte GmbH - 40721 Hilden - Telleringstr. 14
Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE
26. Juli 45 Hattingen, Henrichshütte, Werksstr.,
2. Aug. 47 Duisburg-Homberg, Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Str.
16. Aug. 46 Wesel, Niederrhein-Halle, An der Tent
23. Aug. 33 Kaunitz-Verl, Ostwestfalenhalle, Paderborner Str.
23. Aug. 46 Oberhausen, Revierpark Vonderort, Bottroper Str.
30. Aug. 44 Bochum-Wattensch., Gänsereiterhalle, Wattensch. Hellweg
30. Aug. 30 Hannover, Großmarkt, Am Tönniesberg
Wenn nicht anders angegeben, alle Märkte von 11–15 Uhr
... wie immer: Faire Anbieter! Ankauf • Verkauf • Tausch!
Jomo's Team 0231/4960981, Fax: 4960980 0172/9544662



Vom Suchen und Finden des richtigen Vorbilds: Vor der Umsetzung ins Modell steht die oft mühsame Recherche. Doch das Ergebnis lohnt den Aufwand.

Auf Schatzsuche

Die Sommerhitze liegt schwer und brütend über dem kleinen Vorort der mecklenburgischen Landeshauptstadt Schwerin. Es geht auf Mittag zu. Die Gartenarbeit mit der Heckenschere ist schweißtreibend. Junge Birken, Sanddorn und anderes Gestrüpp gilt es zu beseitigen, um das kleine Empfangsgebäude eines Haltepunkts zumindest vom gröbsten grünen Aufwuchs zu befreien.

Bei einer Streckenerkundung auf der Bahnfahrt von Schwerin nach Parchim war es zufällig in den Blick geraten. Man konnte es damals, im Jahr 2011, mehr erahnen als erkennen. Gerade brummt der moderne Ola-Triebwagen vorbei in Richtung Crivitz. Hier am ehemaligen Haltepunkt Wüstmark hält schon länger kein Zug mehr. Einige Bahnanlagen sind noch auszumachen:

Den alten Haltepunkt hat die Natur zurückerobert

ein kurzer, vom Bahnübergang aus zugänglicher, von Unkraut überwucherter Bahnsteig und ein Stumpfgleis, es fungiert mit einer Weichenverbindung als Schutzgleis für den Anschluss zu einem Industriegebiet. Der alte Haltepunkt hat ausgedient. Sein modernerer Nachfolger liegt einige hundert Meter weiter östlich, direkt unter der vierspurigen Pampower Straße, mit Treppen-Anschluss zur Straßenbahn.

Das kleine Empfangsgebäude, zunächst noch von Gartenfreunden genutzt, wurde von der Natur zurückerobert, es wuchs immer weiter zu. Mittlerweile ist es von einem hohen Metallzaun umgeben und wird privat genutzt. Die DB AG hat eine Sorge weniger, was verfallende Hochbauten, den Müll der Bahngeschichte, angeht.



Leicht zu übersehen: der frühere Haltepunkt Wüstmark südlich von Schwerin, ökologisch wertvoll, für Eisenbahnfreunde eher verstörend.



Nach gut einer Stunde Arbeit wird die Station wenigstens zum Teil wieder erkennbar. Das Werkzeug ruht rechts am Boden.

Der Auftrag lautete, für die Spur 0 ein kleines, aber attraktives Vorbild-Empfangsgebäude zu finden, das als 1:45-Modell gerade noch auf ein DIN-A4-Blatt passt. Wenn möglich, sollte es sogar noch kleiner ausfallen, denn Spur-Nuller haben in der Regel fast nur Platz für Gleise, Loks und Wagen. Etwas Norddeutsches, eventuell Preußisches, mit Ziegelsteinen und Mauerschmuck, mit Flair und Nostalgiefaktor sollte es sein, passend zur Produktionslinie der Firma Real-Modell. Auf der langen Reise durch Mecklenburg und Brandenburg wurden zahlreiche Bahnstationen gesichtet und im Bild festgehalten, teilweise verfallen, zum Teil sehr schön restauriert durch private Hand: Klütz, Lüblow, Sandhagen, Teschow, Klein Grabow, Alt Hüttendorf, Joachimsthal und viele andere.

Wüstmark scheint nun, nicht nur von der Größe her, das Richtige zu sein. Das Gebäude ist ein eindrucksvolles Beispiel dafür, welche architektonische Eleganz im 19. Jahrhundert oft auch noch den allerkleinsten Stationen der Eisenbahn zugemessen wurde. Mit seinen abwechselnd aus Ziegel- und Putzflächen gestalteten Fassaden sowie der Kombination von giebel- und traufständigem Dach zeigt das kleine Gebäude von 1888 eine deutlich über die bloße Funktion hinausgehende Ästhetik und Würde. Sein repräsentatives Äußeres, besonders auf der Bahnseite, verkörperte damals gleichsam die Autorität des Staates selbst und seine modernste, alle Landesteile miteinander verbindende Institution, die Staats-Eisenbahn.

Das bescheidene Innere hingegen beherbergte ganz zweckmäßig lediglich einen Warteraum für Reisende und einen Dienstraum für den Stationsbeamten, darin eventuell einen kleinen Verschlag für Handgepäck oder Milchkannen. Ein Güterschuppen war wegen des geringen Frachtaufkommens nicht vorhanden.

Das alte, aber in seiner Substanz noch gut erhaltene Gebäude wird nun so exakt wie möglich vermessen und von allen Seiten fotografiert. Besonders auch interessante Details wie Balkenköpfe und Mauerwerks-Verzierungen, zum Beispiel der

Ansprechende Architektur des 19. Jahrhunderts

Zahnschnittfries unterhalb der Giebel-Verkleidung (siehe Bild rechts), werden gewürdigt. Der Meterstab ist beim Fotografieren an die Wand gelehnt, damit eventuelle Messfehler später noch korrigiert werden können. Allerdings will der widerspenstige Wildwuchs nicht überall weichen. Der freundliche Nachbar beginnt schon, seine ausgeliehene Heckenschere zu vermissen.

Das Foto- und Maßprotokoll wird bald darauf zur Auswertung an die Firma Real-Modell weitergereicht. Dort überzeugt die Vorbildwahl: Nach einigen Wochen reist der Inhaber der Ein-Mann-Firma mit seiner verzerrungsfreien Spezial-Fachformat-Kamera selbst an. Jeder Stein, jede Fuge wird jetzt noch einmal sorgfältig abfotografiert und später zu Hause im Betrieb präzise und maßstäblich reduziert auf eine Metallplatte fotogeätzt. Davon wird dann ein Silikonabdruck erstellt, der anschließend mit flüssigem Resin von Hand im Vakuum ausgegossen wird. Bauteil um Bauteil wird so



Schöne Details in der architektonischen Gestaltung zeigen den hohen Aufwand, der für das bescheidene Gebäude betrieben wurde.



Die wichtigsten Teile des Bausatzes: Wand- und Dachteile sowie Fenster und Türen bestehen aus sehr stabilem Resin.

vom Firmeninhaber Joachim Jüchser mit viel Geduld und Routine in maßstäblicher Größe und Wandstärke angefertigt. Dachbalken und -köpfe entstehen im Lasercut-Verfahren aus MDF, Bahnhofsschilder werden auf lichtbeständige Folie gedruckt, feine Schellen für die Regenfallrohre aus Messing geätzt. Die Dachrinnen sind bereits an die Dächer angeformt. Alles wird getan, damit das Vorbildgebäude möglichst originalgetreu im Modell wiederersteht und so aussieht wie zu seinen besten Zeiten. Nach einigen Monaten liegt dann ein differenziert ausgestalteter Gebäude-Bausatz für Modellbahnfreunde vor.

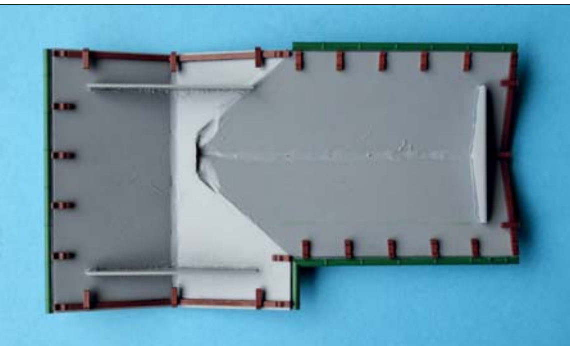
Zur Internationalen Spielwarenmesse 2015 in Nürnberg wurde das 1:45-Modell am Stand der VG Bahn präsentiert. Die Fachleute waren voll des Lobes und fanden Superlative für die Beschreibung: „Deutschlands kleinstes Empfangsgebäude" und „allerliebst gestaltet" hieß es.

Mittlerweile ist auch eine Inneneinrichtung für Warte- und Dienstraum erhältlich. So können die Funktionen der einzelnen Räume und des Gebäudes im Ganzen vorbildgetreu im Modell nachgebildet werden. Jetzt müssen nur noch die Spur-0-Bahner Gefallen an dem kleinen Schmuckstück finden, das für sie gesucht, gefunden und entwickelt wurde. Erste Publikums-Reaktionen auf der Spur-0-Messe in Buseck fielen positiv aus. Na also.

„Kommen Sie bald wieder!", hatte mir der freundliche Nachbar in Wüstmark schmunzelnd gesagt, als ich ihm verschwitzt und dankbar seine Heckenschere zurückbrachte. „In spätestens einem halben Jahr ist alles wieder zugewachsen." Er hatte sicher Recht damit. Man muss sich kümmern um die erhaltenswerten Hinterlassenschaften der Bahn, und: Mecklenburg ist immer eine Entdeckungsreise wert, nicht nur wegen seiner schönen Bahngebäude. □ *Eckart Erb/abp*



Der Rohbau: durchgefärbte Ziegelwände in vorbildgerechter Wandstärke mit präziser, maßstäblicher Gravur des Mauerwerks.



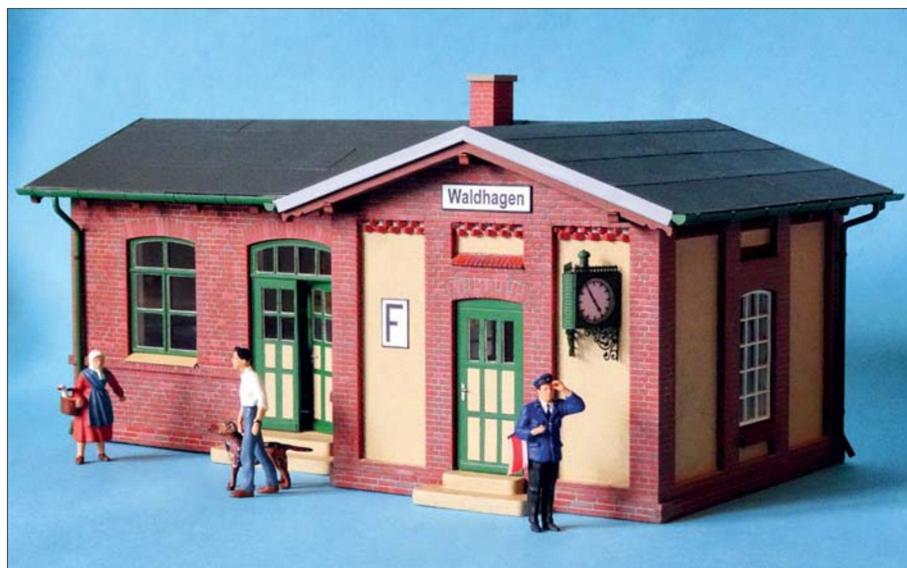
Die gelaserten Balkenköpfe und drei zusätzliche Polystyrol-Dreiecke halten das abnehmbare Dach in Position.



Die Inneneinrichtung des Warteraums enthält auch die Nachbildung der Wandverkleidung sowie einige Bänke und Plakate.



Der Schalterbeamte in seinem Reich: Die für das Messe-Schaustück aus Reststücken noch etwas erweiterte Inneneinrichtung des Dienstraumes vermittelt so richtig das Flair der 50er- und 60er-Jahre.



Die von Eckhart Erb gestaltete Variante mit grünen Fenstern erhielt noch Zubehör wie Treppenstufen und die charakteristische Nasen-Uhr. Der Stationsname geht auf eine alte Schulfunksendung des NDR zurück: „Neues aus Waldhagen".

FOTOS: ECKART ERB

Puppenstube auf Rädern

Inneneinrichtung für dreiachsige DB-Umbauwagen von Märklin

Beim Lesen des Artikels von Jörg Chocholaty „Innenträume – Inneneinrichtung von Personenwagen" in der Modellbahn-Schule Nr. 32 erinnerte ich mich an ein altes Vorhaben: Aus den 1970er-Jahren hatte ich noch eine alte Märklin-Garnitur dreiachsiger Umbauwagen. Da die Wagenkästen recht ordentlich ausgefallen waren, hatte ich schon länger geplant, eine Generalsanierung durchzuführen. Die Wagen verfügen weder über eine Kurzkupplungskulisse noch über eine Inneneinrichtung beziehungsweise Wagenbeleuchtung. So toll, wie ich die Inneneinrichtung von Jörg Chocholaty auch fand, war sie für mich allerdings kein Maßstab. Da durch ein H0-Fenster eines Personenwagens mit Innenbeleuchtung nur rudimentär die Innenraumgestaltung und die kleinen Modellbahn-Reisenden zu erkennen



Neues, gelungenes Innenleben für alte Märklin-Dreiachser.

sind, genügte mir eine relativ einfache Gestaltung vollkommen. Bei der Anfertigung der Sitzbänke und Trennwände aus 1,5 Millimeter starkem Birkensperrholz fragte mich meine Frau, ob ich jetzt für ein ganz kleines Puppenhaus Möbel bauen würde. Die Garnituren wurden mit Kurzkupplungskulissen von Roco ausgestattet. Bemalt wurden nur die Kunstledersitze in einem Terrakotta-Farbton. Das Birkenholz lässt das Wageninnere schön hell erscheinen und kommt in seiner Farbgebung durchaus dem Vorbild nahe (siehe MEB-Extra Nr. 1 Umbauwagen). Da die vier Wagen untereinander mit starren Märklin-Kurzkupplungen verbunden wurden, habe ich die Innenbeleuchtung als Einheit angelegt. Die Stromaufnahme erfolgt nur beim BD3y; im Gepäckraum sind ein Gleichrichter, ein Stützkondensator und eine Platine mit Gleichspannungsregler versteckt. Mit jeweils zwei dünnen Litzen wird die Spannung für die Innenbeleuchtung dann von Wagen zu Wagen geleitet. *Klaus Schwering*



FOTOS: KLAUS SCHWERING

Klaus Schwering stellt fest, dass man selbst bei Dunkelheit nur wenig Details im Innenraum erkennen kann.

Aus Papier und Sprühfarbe

Zäune für die H0-Modellbahn von der Rolle

Gusseiserne Zäune sind auf der Miniatureisenbahn immer schön anzusehen. Günstige Exemplare lassen sich in Deko-Läden erwerben, müssen allerdings zuvor noch veredelt werden. Dieses Band als Meterware aus Papier gibt es auf Rollen. Mit schwarzem Lack besprüht und nach dem Trocknen passend zugeschnitten, ergibt es einen schönen und stabilen Abschluss für Grünflächen oder Parkanlagen. Alternativ können auch Spitzenbänder verwendet werden. Beachtet werden sollte lediglich die Höhe, damit diese zum Maßstab passt. Wir Modelleisenbahner wollen ja keine lärmschutzwandhohen Gartenzäune. Über das Sortiment an Dekobändern gibt das Internet bereitwillig Auskunft. *Bernhard Schütte*

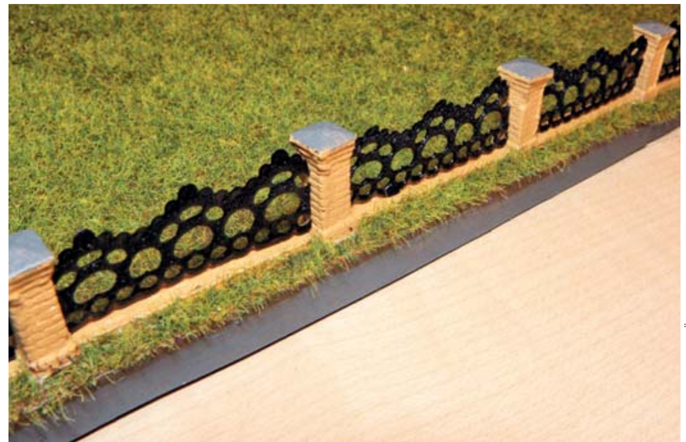


FOTO: BERNHARD SCHÜTTE

Passt sehr gut zu einem Schloss: Der zierliche Gartenzaun aus Dekomaterial ist preiswert im Vergleich zu handelsüblichen Produkten.

GUTES GELD FÜR IHREN TIPP

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.



Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



Es dämmert erst, und trotzdem herrscht in der Minitrix-Herbertstraße schon reges Leben. Zwei Schaufenster sind noch hell erleuchtet, dort wird offensichtlich noch geputzt. Auch in das erste blaue Haus wird im Laufe der Nacht wohl noch mehr Betrieb einkehren.

Modellbahn-Beleuchtung mit einer Glühbirne pro Haus war einmal. Heute sorgen kleine LED und digitale Steuerungen für realistische und spannende Lichteffekte.

Farben-Spiele

Ein klassisches Thema unter Modellbahnern ist die Beleuchtung von Gebäuden. Wurde einst das ganze Modell mit einer Fenster-Maske aus gedrucktem Papier versehen und anschließend zur Beleuchtung eine große Glühbirne samt Sockel installiert, ist die Häuserbeleuchtung in den letzten Jahren durch den Einsatz von LED-Technik deutlich diffiziler geworden. Präpariert man ein Modellgebäude im Vorfeld entsprechend, so kann man später jedes Zimmer mit einer eigenen Lichtquelle versehen und diese über geeignete Elektronikbausteine ansteuern. Gerade spezielle Beleuchtungseffekte wie das Flackern eines Fernsehers stehen bei Modelleisenbahnern und Zubehör-Herstellern hoch im Kurs. Mit dem ausgeklügelten „Light@Night"-System hat die Firma Railware schon seit einiger Zeit ein Produkt im Sortiment, dass eine äußerst vielseitige Beleuchtungssteuerung ermöglicht und bei dem sogar die Raumbeleuchtung einbezogen werden kann. Allerdings lässt sich das System nur in Verbindung mit einem PC betreiben.

Das neue „Light@Night-Easy"-System ist im Gegensatz zur Vollversion eine eigenständige Lösung ohne Computer. So bietet es sich, auch durch die sehr platzsparende Bauweise, für die Beleuchtung kleinerer Anlagen oder Dioramen an. Neben den Beleuchtungsbausteinen mit dreifarbigen RGB-LED und deren Verdrahtung besteht das System aus einer 6,5 x 2 Zentimeter großen Platine, einem USB-Kabel und ei-

nem USB-Steckernetzteil, wie man es als Handy-Ladegerät kennt.

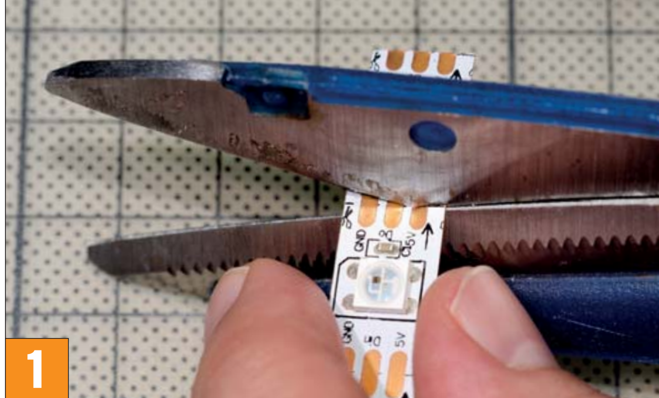
Der Einbau der Bausteine mit den Leuchtdioden ist prinzipiell ganz einfach. Wer nicht das erste Mal ein Haus mit einer LED-Beleuchtung versieht, wird jedoch zunächst irritiert sein: Man hat sich eigentlich daran gewöhnt, im Modellgebäude entweder sternförmig zu verdrahten oder die Kabel der einzelnen Leuchtmittel separat nach außen zu ziehen. Beim „Light@Night-Easy" werden die RGB-LED hingegen mit drei Leitungen in Reihe verdrahtet. Ein Strang führt 5V-Betriebsspannung, der zweite die Masse und der dritte das digitale Bussignal. Dieses dient dazu, jeder einzelnen LED mitzuteilen, wann sie in welcher Lichtfarbe und mit welchen Effekten zu leuchten hat.

Gesteuert wird der Bus von der kleinen „LN-Easy"-Platine, die vor dem Einsatz am PC konfiguriert wird. Dazu wird der Baustein mit dem beiliegenden USB-Kabel an den PC angeschlossen, ein kleines Programm von der „Railware"-Homepage (www.railware.com) heruntergeladen und installiert. In den Grundeinstellungen der Software (siehe Seite 58) kann die Anzahl der LED, die minimale und maximale Helligkeit sowie der „Startmode" definiert werden – wobei im Regelfall der Modus „Autostart" zum Einsatz kommen dürfte. In einem weiteren Register können insgesamt fünf verschiedene Lichteffekte aktiviert werden, die in der Grundeinstellung zufällig auf die verschiedenen angeschlossenen LED verteilt werden. Es ist aber auch möglich, vier der fünf Effekte exakt einer LED zuzuweisen. Einen Effekt mehreren Dioden zuzuordnen, ist hingegen in der aktuellen Software-Version nicht möglich.

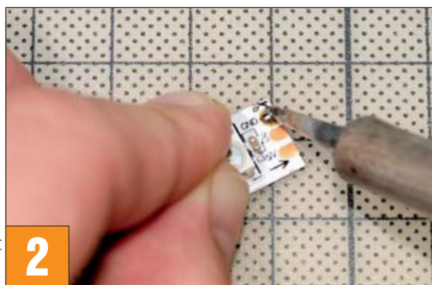
Die Lichtsteuerung kommt mit wenigen Bausteinen aus

Das „Light@Night-Easy"-System lässt sich auch auf die Straßenbeleuchtung oder konventionelle LED erweitern. Dazu ist eine kleine Platine bei Railware lieferbar, die als Schnittstelle zwischen dem System und dem Leuchtmittel fungiert.

Anlass für unseren Bericht war die mehr oder weniger gleichzeitige Markteinführung der beschrieben Beleuchtungssteuerung und des Minitrix-Lasercut-Bausatzes „Herbertstraße". Für das Rotlichtviertel am Modell-Bahnhof erschienen die Möglich-



Die auf Rolle zu 30 oder 60 Stück erhältlichen RGB-LED können nach Bedarf an den Markierungen mit einer Schere geteilt werden.



Vor dem Anschluss der Kupferlackdrähte werden die Kontakte der RGB-LED mit dem Lötkolben verzinnt.



Die etwa 6,5 x 2 Zentimeter messende Platine besitzt zum Anschluss der LED sowohl eine Buchse als auch Lötfahnen.

FOTOS (3): GIDEON GRIMMEL



Um einzelne Zimmer getrennt ausleuchten zu können, werden passende Trennwände aus Karton zugeschnitten und eingesetzt.



Die selbstklebenden LED-Bausteine lassen sich leicht an den Stockwerksdecken befestigen. Die Haus-Rückseite bleibt dunkel.



Die Herbertstraßen-Häuserzeile ist verleimt, die Stromzuführungen mit Kupferlackdraht durch die Trägerplatte gezogen. Für jedes Haus sind je drei Adern für den Ein- und Ausgang nötig.

FOTOS (3): BAUER-PORTNER



Im Hauptfenster der „Light@Night-Easy"-Software können der Startmodus und die Helligkeit eingestellt werden.



Aktuell sind fünf verschiedene Effekte aktivierbar, die kommende Software-Version wird zudem eine Party simmulieren können.



Die Platine steuert die RGB-LED nach dem Zufallsprinzip in drei Tönungen an. Diese können nach Bedarf verändert werden.



SCREENSHOTS: GIDEON GRIMMEL

Die Effekte lassen sich jeweils einer LED fest zuordnen, dabei kann im Moment jeder Effekt nur einmal verknüpft werden.

keiten der einfachen und günstigen Steuerung gerade richtig. Beim Zusammenbau der vier Gebäude wurde die geplante Beleuchtung von Einzelzimmern und der berüchtigten Schaufenster am Gehsteig gleich eingeplant. Die einzelnen Geschossdecken sind in den Minitrix-Bausätzen bereits enthalten, es fehlen aber Tennwände für die Zimmer. Diese wurden aus dünnem Karton passend zurechtgeschnitten und eingeklebt. Die Schaufenster erhielten einen schmalen Zwischenboden. Kleine Öffnungen für die Kabeldurchführung sollte man dabei nicht vergessen und diese auch in den Geschossdecken gleich beim Bau einschneiden. Die Verdrahtung mit Kupferlackdraht gelingt einfach, man muss nur die Einbaurichtung der LED-Bausteine (mit Pfeil gekennzeichnet) beachten. Vor der Inbetriebnahme sollte die Verdrahtung noch auf Durchgang geprüft werden. Für unser kleines N-Diorama sorgten passende Figurensets von Preiser („Gefährlicher Heimweg") und Noch („Leichte Damen") für das Nachtleben. Der Pflaster- und Plattenbelag nach dem Originalvorbild der Hamburger Herbertstraße wurde von Schlag-Modellbau (SMB) entwickelt und als Lasercut-gravierter Karton hergestellt. □ *Gideon Grimmel/abp*



FOTOS (3): BAUER-PORTNER

Dass alle Erdgeschossfenster in Rot- und Violett-Tönen leuchten, ist der Bildbearbeitung zu verdanken. Die „Light@Night-Easy"-Steuerung erlaubt keine gezielte Ansteuerung mehrerer LED.

EINSTEIGEN UND LOSLESEN!



Einsteigen, loslesen – es lohnt sich. Zumal das 116-seitige Heft die DVD „Die Centovallibahn" enthält.

Heft 2/15 – Best.-Nr. 401502 – € 6,90

Ab 30 Juni neu in Ihrem Zeitschriftenhandel, unter www.vgbahn.de oder bequem im Abo!



Faszination Transsib

Prag – Rügen mit dem Eurocity



Wales: das Dampfbahnparadies



Vom Rhein zu den Eifel-Vulkanen



Tessin und die Centovallibahn



Noch kein ER-Clubmitglied? Gleich anmelden unter 0761/6966043 oder unter www.eisenbahn-romantik-club.de!

Sichern Sie sich Ihr Abo!

4 Ausgaben für nur € 25,–

Sonderpreis für ER-Clubmitglieder: nur € 20,–

+ eine Prämie Ihrer Wahl:

- ✓ **Ersparnis** von 10% bzw. 38% gegenüber dem Einzelheftkauf.
- ✓ **Kostenfreie Zustellung** nach Hause
- ✓ **Eine Prämie** Ihrer Wahl: eine Clubmitgliedschaft 2015 oder „Glacier-Express XXL" oder einen Kalender „Die Harzer Schmalspurbahnen 2016".



❍ Ja, ich bestelle das Jahres-Abo mit 4 Ausgaben Eisenbahn-Romantik ab Ausgabe ❍ 2/2014 ❍ 1/2015 ❍ 2/2015 für € 25,–/20,–. Die Lieferung erfolgt frei Haus, und ich spare so 10% bzw. 38 % gegenüber dem Einzelkauf. Als Prämie wähle ich ❍ die DVD „Glacier-Express XXL", ❍ Clubmitglied-schaft 2015 oder ❍ den Kalender „Die Harzer Schmalspurbahnen 2016".

Widerrufsrecht: Sie haben das Recht, binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen diesen Vertrag zu widerrufen. Die Widerrufsfrist beträgt 14 Tage ab dem Tag, an dem Sie oder ein von Ihnen benannter Dritter, der nicht der Beförderer ist, die erste Ware in Besitz genommen hat bzw. haben. Um Ihr Widerrufsrecht auszuüben, müssen Sie uns, der Verlagsgruppe Bahn GmbH, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, mittels einer eindeutigen Erklärung (z.B. per Post, Telefax oder E-Mail) über Ihren Entschluss, diesen Vertrag zu widerrufen, informieren. Zur Wahrung der Widerrufsfrist reicht es aus, dass Sie die Mitteilung über die Ausübung des Widerrufsrechts vor Ablauf der Widerrufsfrist absenden.

Ich zahle bequem und bargeldlos per

❍ SEPA-Lastschrift (Konto in Deutschland)

Geldinstitut

____|____|____|____|____|__

IBAN

❍ Ich zahle gegen Rechnung

Ggf. ER-Mitgliedsnummer

Name, Vorname

Straße, Haus-Nr.

PLZ, Ort

Telefon (für Rückfragen) / E-Mail

Datum, Unterschrift

Eisenbahn Romantik

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Ausschneiden oder kopieren und einsenden/faxen an: Eisenbahn-Romantik, Postfach 5324, D-79020 Freiburg
Tel. 0761/6966043, Fax 0761/66310, E-Mail eisenbahn-romantik@riogrande.de, www.vgbahn.de/abo

Piko baut weiter DB-Einheits-E-Loks. Nach der leichten E 41 folgt nun die E 50. Aktuell gelangen die ersten Modelle der schweren Güterzuglok in den Handel.

Der Kraftprotz



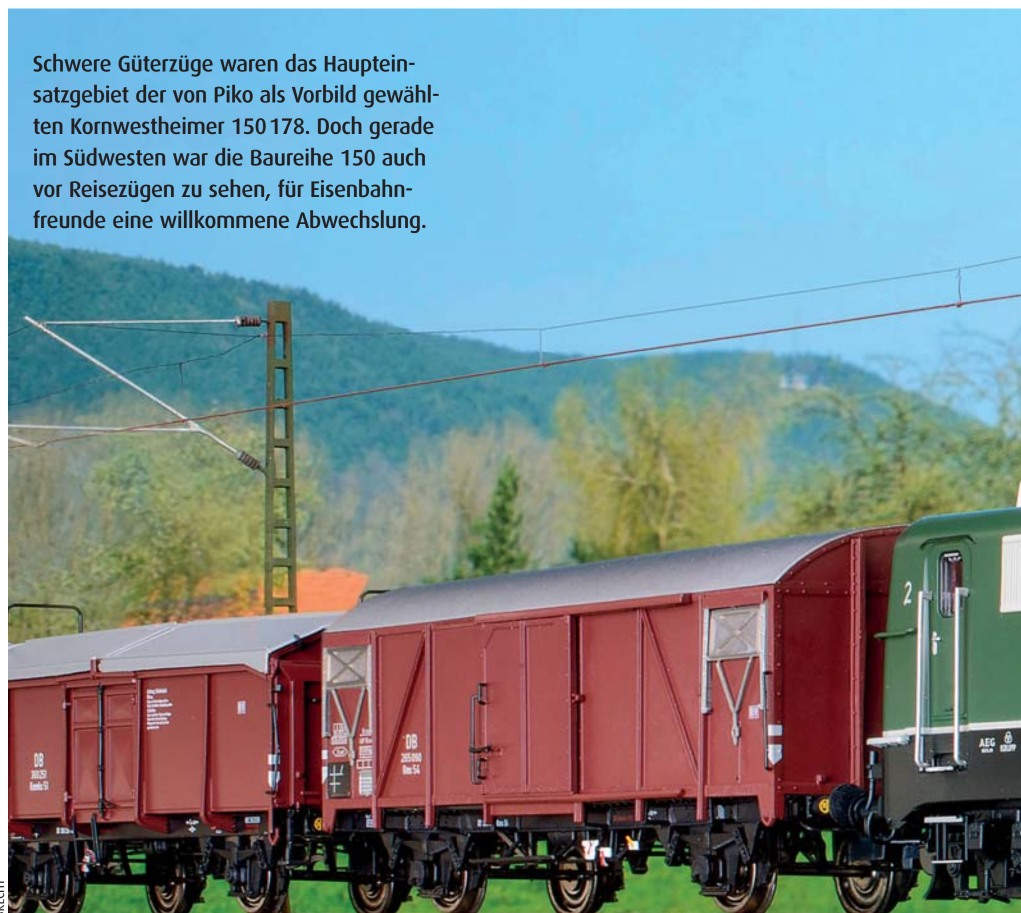
Das Gesicht der DB-Einheits-E-Loks ist bei Pikos 150 sehr gut wiedergegeben. Die Scheibenwischer sind angespritzt.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Piko
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 51640
- **Antrieb:** Vom Mittelmotor mit zwei Schwungmassen auf vier Radsätze
- **Schnittstelle:** PluX22
- **Beleuchtung:** Weiß-Rot-Lichtwechsel
- **Haftreifen:** Zwei
- **Fahrwerk/Gehäuse:** Metall/Kunststoff
- **V_{max} – V_{min}:** 136 km/h – 2 km/h
- **Gewicht:** 446 Gramm
- **Zurüstteile:** Bremsschläuche
- **Preis:** 162,99 Euro (UVP)

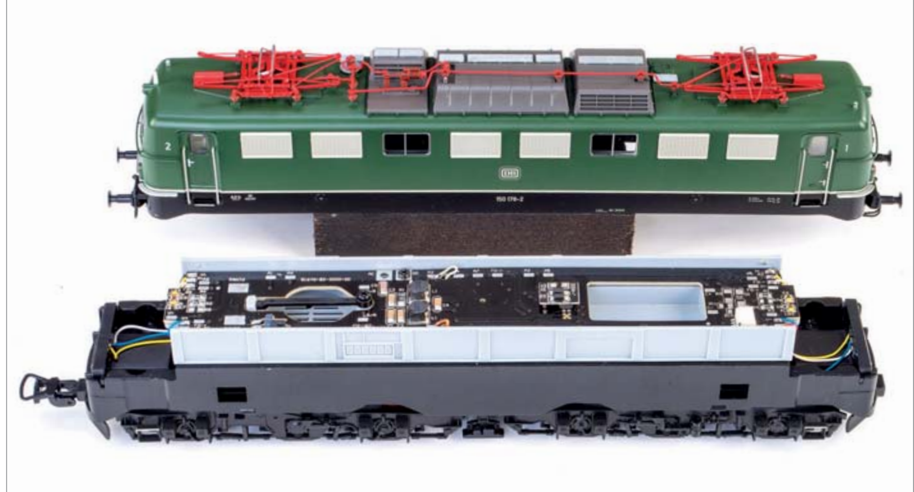
Sie war die schwerste Type des Einheits-E-Lok-Programms der jungen Bundesbahn. Von 1957 bis 1973 wurden 194 der 100 km/h schnellen Maschinen in Dienst gestellt. Unter dem schlichten Blechmantel verbarg sich pure Kraft, die E 50 wurde vom Personal aufgrund ihrer Anfahrzugkraft von 428 kN sehr geschätzt.

Über die lange Beschaffungszeit änderten sich Technik und Aussehen der Loks erheblich. Piko wählte mit der 150 178 eine Lok der zuletzt gelieferten Bauart. Deren Kennzeichen waren moderne Drehgestelle mit Flexicoil-Federung und Drehdämpfern, Schienenräumer und helle Fensterrahmen. Auch Verschleißpufferträger und Klatte-Lüftergitter stehen für die jüngste Variante der schon als Baureihe 150 abgelieferten Loktype. Die 178 war zeitlebens im Südwesten der Republik zu Hause, zunächst in Kornwestheim, ab 1981 in Stuttgart und schließlich wieder im ursprünglichen Bw, wo sie zum Jahresende 1999 ausgemustert wurde, immer noch im grünen Farbkleid, aber mit rotem DB AG-Keks.



Schwere Güterzüge waren das Haupteinsatzgebiet der von Piko als Vorbild gewählten Kornwestheimer 150 178. Doch gerade im Südwesten war die Baureihe 150 auch vor Reisezügen zu sehen, für Eisenbahnfreunde eine willkommene Abwechslung.

FOTOS: RAINER ALBRECHT



Ein gut detailliertes Dach mit feinen Stromabnehmern sowie ein modernes, aufgeräumtes Innenleben zeichnen das Modell aus. Sehr flach ist die Maschinenraum-Imitation ausgefallen.

Alle eingangs genannten Bauart-Merkmale der letzten Bauserien finden sich auch beim H0-Modell von Piko wieder. Die Wahl einer Lok dieser Bauart ist erfreulich, wurden doch mit den Konkurrenzmodellen von Märklin und Roco durchweg ältere Maschinen nachgebildet.

Piko lässt sich aber beispielsweise mit eingesteckten Lüftergittern (die schon der Klatte-Serienbauart ohne umlaufenden Rahmen entsprechen) und den angesteckten Verschleißpufferträgern Optionen für abweichende Varianten offen. Das Modell aus der Expert-Serie ist rundum gelungen: Weder Lackierung und Beschriftung noch die Detaillierung geben Anlass zur Kritik. Viele Bauteile sind angesetzt, wie zum Beispiel die Front- und Tür-Griffstangen, die Zugfunkantenne oder die Heizkupplung. Die Scheibenwischer sind hingegen angespritzt, was aber aufgrund der Passgenauigkeit der Fenstereinsätze und der sorgfältigen Lackierung fast nicht zu erkennen ist. Auch die Dachausrüstung überzeugt, beispielsweise durch feine Pantografen oder konturenscharfe und sehr plastisch wirkende Lüftergitter.

Die 150 überzeugt optisch und fahrtechnisch

Die Fahreigenschaften des Analog-Modells sind ausgezeichnet, insbesondere die mögliche Kriechgeschwindigkeit überraschte beim Test. Zugkraftprobleme dürften mit der schweren Lok auch bei langen Modellgüterzügen nicht auftreten. Für die Digitalisierung steht eine moderne Plux22-Schnittstelle bereit, auch an den nachträglichen Sound-Einbau ist gedacht.

Der geforderte Preis zeigt, dass die veränderten Rahmenbedingungen (Lohn- und Transportkosten, Wechselkurse) einer Produktion in Fernost auch an Piko nicht spurlos vorübergehen. Dennoch ist die 150 angesichts der bei allen Testkriterien gebotenen hohen Qualität als preiswert zu bezeichnen. □

A. Bauer-Portner

Nun hat auch ESU seine Baureihe 245 im Maßstab 1:87 ausgeliefert. Wie zu erwarten war, hat das Modell einige technische Finessen, die kein Mitbewerber bieten kann.

Z(uk)ünftig

Neue Gesichter etablieren sich allmählich in den DB AG-Dieselnetzen östlich und westlich von München. Die zünftige Zugfahrt in die Voralpen-Biergärten erfolgt künftig immer mehr mit modernster Technik: in aktuellen Doppelstockwagen aus Görlitzer Produktion, gezogen von der modernsten Diesellokbaureihe auf hiesigen Gleisen, der Baureihe 245 aus dem Hause Bombardier. Silberlinge und die in die Jahre gekommenen 218 rollen aufs ewige Abstellgleis.

Die 245 hat es den Modellbahnherstellern angetan und war im vergangenen Jahr wohl die meistgetestete Baureihe unter allen Neu-Modellen. Das ESU-Exemplar dürfte inzwischen gefühlt die vierte oder fünfte Variante sein, mit Sicherheit jedoch die spannendste. Denn bei ESU ist in der Regel nicht nur ein äußerlich gut gestaltetes Modell zu erwarten, sondern auch ein technisch aufwendiges mit allerlei Digital-Features, die kein anderer Hersteller in dieser Form anbietet.

Traditionell bei ESU ist das Gehäuse aus Zinkdruckguss, welches dennoch über angenehm feine Gravuren verfügt. Das Metallgehäuse erspart auch Ballastgewichte im Inneren des Modells und schafft Freiraum für die zahlreichen eingebauten Elektronik-Komponenten. Äußerlich überzeugen zudem die zahlreichen freistehenden, zumeist äußerst fein gestalteten Ansetzteile, von den Griffstangen über die Scheibenwischer bis hin zu den Sandfallrohren. Ebenso sehenswert sind die authentisch



Zukunftsmusik: Vielleicht werden die 245 eines Tages auch die 218-Doppelpacks vor den Eurocity-Zügen zwischen München und Lindau ablösen?

wirkenden Kühlergitter, sowohl an den Seitenflächen wie auch am Dach.

Die vergleichsweise unkomplizierte Lackierung ist makellos und ohne jegliche Einschlüsse. Absolut scharf zeigt sich die Bedruckung der Mühldorfer 245 008, und sämtliche Schriften sind spätestens nach der Zuhilfenahme einer Lupe lesbar.

Doch bei ESU-Lokomotiven bilden Digitalfunktionen das Highlight. Im H0-Modell der 245 sind es 28 an der Zahl: Licht, Sound und manches mehr.

Alle Lichtfunktionen können überzeugen. Zu ihnen zählen neben dem fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel eine schaltbare Beleuchtung im Führerstand, eine Führerpult- und Zugzielanzeige-Beleuchtung sowie ein Fernlicht. Im erweiterten Sinne muss man auch das etwas übertrieben wirkende Glühen der Bremsen zu den Lichtelementen zählen.

28 Digitalfunktionen sorgen für großen Spielspaß

Überwiegend gut sind auch die Sounds, auch wenn das Motorengeräusch in der Werkseinstellung etwas zu laut wirkt. Da wollte ESU wohl zeigen, welche Lautstärke ein H0-Modell entwickeln kann. Das übrige Soundpaket aus Signalhorn, Bahnhofsdurchsagen, Schaffnerpfiff, Bremsenquietschen, Schienenstoß-Geklacker, Sifa-Warnung und manchem mehr ist einwandfrei, bis auf eine kleine Einschränkung: Eine der beiden Bahnhofsdurchsagen kündigt einen Regionalexpress nach Kempten an. Ungeschickt, dass man eine Mühldorfer Lok zum Vorbild wählte, die nicht für Fahrten nach Kempten vorgesehen ist. Aber das sind, neudeutsch gesagt: Peanuts.

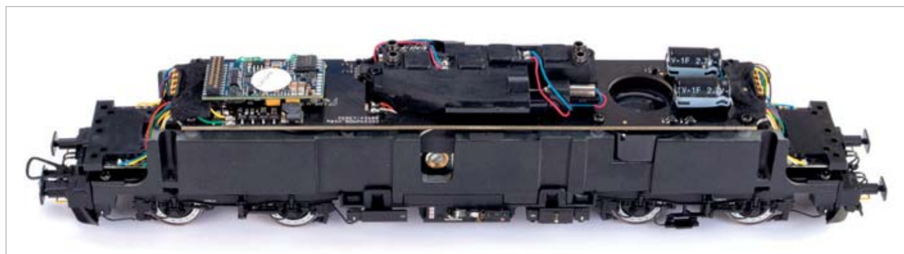
Ein Hingucker sind die drehfähigen Lüfterrotoren im Dach, die von eigenen Motoren angetrieben werden.



Unter den runden Lüftergittern verbergen sich die Rotoren. Dazwischen liegt die Abgasanlage mit vier Endrohren. Beim Modell müssen alle Rohre mit Dampföl gefüllt werden.



Unter dem abgenommenen Dach erkennt man den Lüfterantrieb mit den beiden Motoren und den zugehörigen Getrieben, die im Gehäuse befestigt und angeschlossen sind.



Die Lok ist mit Technik und Elektronik ausgefüllt. In der Mitte befindet sich der Raucherzeuger. Zwischen diesem und den beiden Kondensatoren rechts liegt der Lautsprecher.

Was die Rauchfunktion angeht, mit der jede ESU-Diesellok ausgestattet ist, bleibt es bei dieser Meinung: Weißer Rauch sollte dem Vatikan vorbehalten sein. Dieselqualm sieht anders aus, selbst bei abgasoptimierten Triebfahrzeugen. Trotz aller Bemühungen ist es nur ein laues Lüftchen, das den vier Abgasrohren entströmt.

Im Gegensatz zur unbefriedigenden Rauchentwicklung sind die Fahreigenschaften wiederum makellos. Die Zugkraft reicht für jeden vorbildgerechten Zug völlig aus. In der höchsten Fahrstufe erreicht das Modell eine Maximalgeschwindigkeit von 166 km/h, und in Fahrstufe eins kriecht die Lok kaum merklich übers Gleis.

Und wie schon seit einiger Zeit bei ESU Usus, ist die Lok gleichermaßen für den Gleich- wie auch den Wechselstrombetrieb geeignet. Ein Steckschleifer liegt der Lok bei. Das Modell funktioniert im Wechselstrombetrieb ebenso tadellos wie im Zweileitersystem.

Mit seinem neuen Modell hat ESU die bisher aufwendigste 245 mit dem eindeutig höchsten Spielwert am Markt platziert. Das hat allerdings auch seinen berechtigten Preis. □ *Stefan Alkofer*



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Die Seitenansicht zeigt die filigran nachgebildeten Drehgestelle und die gute Wiedergabe der Lüftergitter. Die Zug- und Druckstangen sind ebenfalls gut dargestellt.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** ESU
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 31092
- **Antrieb:** Mittelmotor mittels Kardanwellen und Getriebe auf drei Achsen
- **Decoder:** ESU-Loksound V4.0M4
- **Digitalfunktionen:** 28
- **V_{max}:** 166 km/h (Vorbild 160 km/h)
- **Haftreifen:** Zwei
- **Fahrwerk/Gehäuse:** Metall
- **Gewicht:** 543 Gramm
- **Besonderheit:** AC-Steckschleifer
- **Preis:** 399 Euro (UVP)

Pikos zweite TT-Neukonstruktion für das Jahr 2015 rollt an: Nach der DR-Baureihe V 60 (siehe MEB 06/2015) folgt nun die 119 der Deutschen Reichsbahn für die Spur der Mitte.

U-Boot mittlerer Größe

Die seitlichen Fenster in Bullaugen-Manier gaben der DR-Baureihe ihren Spitznamen. Unter Eisenbahnfreunden ist die glücklose Konstruktion aus Rumänien als Ablösung der letzten 95 in Thüringen bekannt geworden. Mittlerweile sind, bis auf wenige, alle Loks der einstmals 200 Exemplare umfassenden Baureihe verschrottet.

In Anbetracht der vielen von Tillig in TT aufgelegten Varianten der 119 beziehungsweise 219/229 fragt man sich, ob eine Neukonstruktion wirklich notwendig war. Aus Sonneberger Sicht wohl schon, da die 119 trotz oder vielleicht gerade wegen der berüchtigten Mängel des Vorbilds bei den Modellbahnern sehr beliebt ist.

Pikos Bemühen, bezüglich der Detaillierung noch einige Schippen draufzulegen, ist beim direkten Vergleich der Konkurrenzmodelle offensichtlich. Prägnante Dachgravuren, eingerichtete Führerstände mit sorgfältig eingesetzten Fenstern und feinste Drehgestelle zeichnen das Piko-Modell aus. Durch Wartungsklappen mit exakt geformten Scharnieren oder gelb abgesetzte Rangierhaken ergeben sich weitere Pluspunkte für die Neukonstruktion. Dass die Griffstangen mit Ausnahme derer an den Gehäuseecken nur angeformt sind, ist kein Nachteil. Sauber gestaltet und lackiert, wirken sie maßstäblicher als manche angesetzte, aber zu dicke Teile. Auch die angespritzten und sorgfältig beige angelegten Scheibenwischer wirken richtig gut. Bei der mehrfarbigen, in richtiger Größe ausgeführten Bedruckung wurden auch kleinste Symbole und Anschriften nicht vergessen: Die 119 060 ist im Bw Probstzella stationiert, das mit Lupe lesbare Revisionsdatum lautet „11.10.85".

Die Details am Pufferträger sind ebenfalls angraviert, allerdings wegen der Einschränkungen im Modellbetrieb nur in verstümmelter, nach unten abgeschnitte-

STECKBRIEF

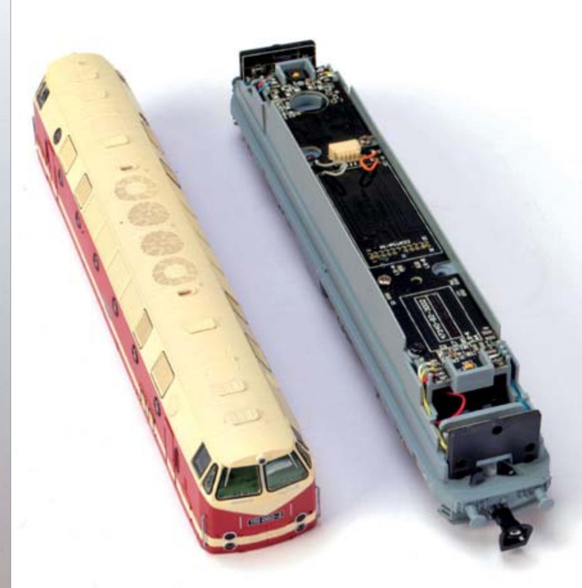
- **Hersteller:** Piko
- **Nenngröße:** TT
- **Bestellnummer:** 47340
- **Antrieb:** Vom Mittelmotor mit zwei Schwungmassen auf vier Radsätze
- **Haftreifen:** Zwei
- **Schnittstelle:** PluX 22
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Gewicht:** 174 Gramm
- **Beleuchtung:** Weiß-Rot-Lichtwechsel mit LED
- **Zurüstteile:** Keine
- **Preis:** 109,99 Euro (UVP)





FOTOS: RAINER ALBRECHT

Feine Gravuren, saubere Lackierung und exakte Bedruckung, hochdetaillierte Drehgestelle mit Tiefenwirkung; bei so vielen Pluspunkten stört nur die antiquierte Kupplung.



Das Gehäuse ist nach dem Lösen von zwei Schrauben einfach abzunehmen.

ner Form. Eine Nachrüstung von Bremsschläuchen und Kupplungsattrappen durch den Modellbauer ist daher nur mit hohem Aufwand (Abfräsen, Bohren, Neulackierung) möglich.

Gute Fahreigenschaften und feine Details

Aufs Gleis gesetzt, zeigt die 119 060 ausgeglichene Fahreigenschaften. Mit umgerechnet 180 km/h läuft die Lok zwar zu schnell, bleibt allerdings sehr moderat in der Geräuschentwicklung. Der Auslauf beträgt dank zweier Schwungmassen zwölf Zentimeter. Als Mindestgeschwindigkeit sind 6 km/h bei 1,7 Volt möglich. Ein schwerer Metallrahmen und zwei Haftreifen sorgen für ordentliche Zugkraft. Unverständlicherweise werden nur die jeweils äußeren Radsätze eines Drehgestells für die Stromabnahme herangezogen, die mittleren Radsätze laufen leer mit. Diese über Spurkranzschleifer federnd zu lagern, wäre eine bessere Idee gewesen.

Das Lokinnere zeigt sich angenehm aufgeräumt und gewährleistet mit PluX-22-Schnittstelle und genügend Platz für den Decoder die einfache digitale Nachrüstung. Auch ein Soundeinbau kann einfach gelingen. Die LED-Beleuchtung wirkt bei voller Fahrt etwas zu hell, bei geringer Spannung bleibt sie dunkel. Leider ist für den Analog-Fahrer keine Möglichkeit vorgesehen, das rote Schlusslicht abzuschalten. Die altertümlichen, innerhalb der Schneeräumer kulissengeführten TT-Kupplungen sind eingesteckt und damit leicht gegen andere Ausführungen tauschbar.

Angesichts des günstigen Preises ist die Sonneberger Neukonstruktion des DR-U-Bootes trotz der genannten Kritikpunkte eine Empfehlung für die TT-Bahner. □ *abp*

Universell einsetzbar, sehr gute Modelleigenschaften, einfach zu digitalisieren: Die 119 von Piko wird sich schneller als ihr Vorbild auf den Schienen durchsetzen.



Die ÖBB-1042 waren vor DB-Schnellzügen in der Alpen- wie auch der Bundesrepublik anzutreffen. Bei der 1142 muss es schon ein Sonderzug sein.

Das Angebot an ÖBB-Modellen für die Spur N wird immer umfangreicher. Jägerndorfer lieferte nun drei Varianten der Reihe 1042/1142 aus. Der Vertrieb in Deutschland erfolgt über Lemke.

Schönheit aus den Bergen

Das Vorbild erlebt gerade ein kleines Comeback, vielleicht das letzte, vor Regionalzügen (siehe Seite 5). Doch die große Zeit der Reihe 1042 ist lange her. Nach ihrer Indienststellung 1963 war sie bald vor allen wichtigen ÖBB-Schnellzügen zu sehen. Sie kam regelmäßig und viele Jahre lang nach München und Frankfurt, eine Lok, die auch in Deutschland viele Freunde hat.

Für N hat Arnold einst eine ziemlich missglückte Nachbildung angeboten, und wahre 1042-Liebhaber nahmen von einem Kauf eher Abstand. Nun stellte Jägerndorfer sein zweites N-Modell vor, und die eben genannte Kundengruppe wird dieses Mal wohl zugreifen. Auf den ersten Blick erkennt man die charaktervolle E-Lok auch im kleinen Maßstab wieder. Die markanten, silbern eingefassten Lampen, die großen Frontscheiben, die eher niedrige Silhouette der Maschine, alles passt. Die Österreicher schreckten bei der Konstruktion auch vor der Nachbildung kleinster und schwierig zu realisierender Details nicht zurück. Das zeigt sich vor allem im Frontbereich mit den freistehenden, aber zierlichen Griffstangen und Trittstufen oder den filigranen, angravierten und farbig angelegten Scheibenwischern. Die komplizierte Lackierung mit feinen, beigefarbenen Zierlinien ist bis auf wenige Unsauberkeiten in kleinsten Ecken sehr gut gelungen. Auch die in richtiger Größe ausgeführte Bedruckung gibt keinen Grund zur Klage. Das umfangreich detaillierte Dach zieren realistisch wirkende Stromabnehmer mit feinen Schleifleisten. Das getestete Modell der wendezugfähigen 1142 701 aus Epoche V zeigt passende Rückspiegel auf der linken Führerstandsseite und dokumentiert den Wegfall der Eckfenster. Es gibt auch 1042 in klassischer Ausführung.



Gerade die Lokfronten der Jägerndorfer-1042 sind bestens gelungen und hochdetailliert.



Rundum geglückter Dachbereich der 1042: Die vorbildgetreuen Stromabnehmer und die detailreiche Dachgestaltung können überzeugen.

Die Fahreigenschaften der 1142 reichen an das tadellose Äußere des Modells nicht heran. Deutlich vernehmbar war die Lok auf unserer Testanlage unterwegs. Die maximale Geschwindigkeit liegt mit umgerechnet 280 km/h viel zu hoch, auch die Langsamfahrt ist mit 13 km/h bei 3,7 Volt nicht als ideal zu bezeichnen. Der Auslauf beträgt gut sechs Zentimeter. Enttäuschend verläuft die Zurüstung: Sowohl die Schürze als auch die verkürzten Pufferträgerdetails sind verklebt und lassen sich nur mit Zerstörungen entfernen. Die Zurüstteile wurden für unsere Bilder nur angeklebt. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Detaillierung; Proportionen; Farbgebung; Beschriftung; LED-Beleuchtung*

KONTRA: *Fahreigenschaften; Preis; Zurüstung*

PREIS: *195,90 Euro (UVP)*

URTEILE: 3 Schluss-Signale + ▲

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar

FOTO: WILL A. REED, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG, MONTAGE: ABP



Die 99^{23} in 1:22,5 ist für Gartenbahn-Verhältnisse gut ausgestattet und weitgehend maßstäblich.



Epoche VI: Steckdosen nun in Gelb und aktuelle Beschriftung.

Anlässlich des Jubiläums „60 Jahre HSB-Neubaulokomotiven“ erschien von LGB eine Epoche-VI-Variante der 99 7238-1 für G-Bahner.

Moderne Dampflok

Die Vorbildwahl erscheint Freunden der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) zwar etwas fragwürdig, ist doch ausgerechnet 99 7238 vor zwei Jahren aus dem HSB-Einsatzbestand geschieden. Aber sie war eine der letzten beiden noch mit Ursprungsrahmen eingesetzten Maschinen. Mit den Anschriften des Jahres 2012 gibt es 99 7238 der HSB nun für Gartenbahner. Technisch ist bei dem Modell alles beim Alten geblieben. Mit den gelb lackierten Verteiler- und Steckdosen am Tender hat der Hersteller ein nicht unwesentliches Farbdetail ergänzt. Ein entscheidendes Manko ist allerdings geblieben: Die Ableitung der Neubaulok aus dem LGB-Modell der 99 222 (Vorbild-Baujahr 1931) ist aufgrund der stark abweichenden vorderen Rahmenstirnseite erkennbar. Auch trübt die falsche Position der vorderen Laternen den sonst gelungenen und noch immer zeitgemäßen Gesamteindruck der immerhin schon elf Jahre alten Konstruktion. □ *oh*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Annähernd maßstäblich; gute Detaillierung; zuverlässige Fahreigenschaften*

KONTRA: *Proportionen vorne; Rauchentwicklung schwach; Preis*

PREIS: *1499 Euro (UVP)*

URTEILE:



Markantes Merkmal der Lokvariante ist der Giesl-Flachschornstein, wie er bei der 38.10. verwendet wurde.

Tillig hat sein TT-Modell der Baureihe 38 nun mit dem neukonstruierten Langlauftender 2'2'T 31.5 und Giesl-Ejektor ausgeliefert.

Langstreckentauglich

Der auffällige Ejektor wurde 1951 von Dr. Adolph Giesl-Gieslingen entwickelt und nach dem äußeren Erscheinungsbild auch Flachschornstein genannt. Er bewirkt einen verbesserten Saugzug und damit einen geringeren Kohleverbrauch. Die Modellvariante der modernisierten P 8 von Tillig im Maßstab 1:120 hat zudem einen anderen Tender bekommen. Dieser ist eine Neukonstruktion und komplett in Metallbauweise gefertigt. Bei der Bauart 2'2' T 31.5 handelt es sich um einen Langlauftender, wie er auch bei anderen Baureihen Verwendung fand. Der Tender überzeugt den Betrachter durch unterschiedlich große Nieten und feine Drehgestellblenden. Die Lok (Art.-Nr. 92653) verfügt auch über Sound, der allerdings nicht dem einer Maschine mit Giesl-Ejektor entspricht. Das Zweilicht-Spitzensignal wird von einer warm leuchtenden LED gespeist. Auch wenn das Modell, bis auf den hellen Vorhang im Führerstand, überzeugt, dürfte ein Ladenpreis von über 400 Euro für viele Käufer sicher nicht so leicht zu verschmerzen sein. □ *kf*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gesamteindruck; Detaillierung, Lackierung und Bedruckung; feine Lampen*

KONTRA: *Preis; Ledervorhang im Führerstand*

PREIS: *429,90 Euro (UVP)*

URTEILE:



Im Viererset sind die neuen Schwefelsäure-Kesselwagen erhältlich.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; viermal abweichende Lackierung und Bedruckung; angesetzte und farbig angelegte Details*

KONTRA: *Pufferhöhe zu groß; nicht einzeln zu haben*

PREIS: *129,99 Euro (4er-Set)*

URTEILE:

Von Minitrix kommen neukonstruierte Kesselwagen für die Spur N.

Viermal verschieden

Keiner gleicht dem anderen, das ist sehr lobenswert. Auch wenn unser Bild nur zwei der vier Kesselwagen vollständig zeigt, die beiden äußeren Exemplare unterscheiden sich durch eine breite, dunkelgrau abgesetzte Kesselmitte und die jeweils deutlich abweichende Lage der Gefahrgut-Schilder. Das zeigt den Willen des Herstellers, dem N-Bahner Besonderes zu bieten. Die mehrfarbige Bedruckung ist tadellos, farbig abgesetzte Bremsumsteller sind ein schönes Zuckerl. Auch sonst überzeugen Details und die Modellausführung mit neuen Drehgestellen der Bauart Minden-Dorstfeld. ☐ *abp*



Der MAN F90 (Lemke) muss sich sputen, will er seinen Sattelauflieger noch rechtzeitig erreichen.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäblichkeit; Detaillierung und Finish; gute Modelle der Auflieger und Wechselpritschen; sinnvolle Zurüstteile; Betriebseigenschaften; Drehgestelle*

KONTRA: *Druck etwas blass*

PREIS: *64,90 Euro (UVP)*

URTEILE:

Lemke/Hobbytrain liefert eine bunte Bereicherung für den KLV-Zug in Spur N.

Kleiner Papagei

Schon wieder Geschichte ist die Zeit der grünen Lkw-Auflieger und Wechselpritschen, die vornehmlich im Nord-Süd-Verkehr auf Schienen unterwegs waren. Die Schweizer Spedition Hangartner wurde 2005 vollständig von DB Schenker übernommen. Im N-Modell lebt das Unternehmen weiter, als Beladung des kombinierten Taschen- und Tragwagens der Gattung Sdggmrs 744, wegen der bunten Farben auch Papagei genannt. Der Hobbytrain-Doppelwagen besteht aus Metallguss und läuft leicht und sicher über die N-Schienen. Details, Farbgebung und Bedruckung sind einwandfrei. ☐ *abp*

KOMPAKT

NME: Schüttgutwagen für N



Ab 1994 wurden von der DB AG 1000 moderne Schüttgutwagen in den Dienst gestellt. Die Facns 133 sind nun auch im Maßstab 1:160 zu haben. Neben verkehrsroten liefert NME auch zwei braune Varianten der Epoche VI. Die Modelle gefallen durch viele angesetzte Details, deren Filigranität aber zugunsten der Stabilität etwas zurückstehen musste. Sehr sauber und ausführlich ist die Beschriftung aufgedruckt. Alle derzeit lieferbaren Versionen tragen unterschiedliche Betriebsnummern. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; maßstäblich, gut detailliert und exakt beschriftet*

KONTRA: *Ein Ganzzug geht ganz schön ins Geld*

PREIS: *39,90 Euro (UVP)*

URTEILE:



„Sag mal, kannst du diese doofen Abkürzungen da erklären?“– „Klar, ist doch ganz einfach: H steht für ...“

Neue Hbis 297-Schiebewandwagen für die Spurweite H0 gibt es bei Brawa.

Paletten-Träger

Das H steht für „Gedeckter Güterwagen in Sonderbauart“, das b für „Einzelachser, Länge 12 bis 14 Meter, 70 m³ Rauminhalt“, das i für die Schiebewände und das kleine s besagt, dass der Wagen für 100 km/h zugelassen ist. Beschafft wurden Schiebewandwagen in erster Linie für den Transport palettierter Ware, die dank der Schiebetüren einfach mittels Gabelstapler ein- und ausgeladen werden kann.

Ein solcher Hbis 297-Wagen, von dem in den frühen 70er-Jahren über 2000 Stück gebaut wurden, zählt nun in zahlreichen Varianten zum Brawa-Sortiment.

Äußerlich macht das 1:87-Modell einen guten Eindruck: Das Fahrgestell ist reich detailliert, zahlreiche Teile der Vorbildbremsanlage sind wiederzuerkennen, und die profilierten RP 25-Radsätze wissen zu überzeugen. Der Aufbau zeigt feine Gravuren sowie zierliche, freistehende Griffstangen. Die Schiebewände sind jedoch nicht zu öffnen.

Die braun-silberfarbene Lackierung liefert keinen Grund zum Mäkeln. Überaus gelungen ist auch die Bedruckung. Sämtliche Anschriften sind mit der Lupe lesbar und auch die Bedruckung des Bremsumstellhebels passt. □ *al*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäblichkeit; sehr hoher Detaillierungsgrad, makellose Lackierung; gestochen scharfe Bedruckung*

KONTRA: *Preis*

PREIS: *42,50 Euro (UVP)*

URTEILE:

▸KOMPAKT

Preiser: Leben für den Güterschuppen

Im Gegensatz zur aktuellen Bahnwelt spielt der Güterschuppen auf der Modellbahn, insbesondere in der immer noch häufig nachgebauten Epoche III, eine Hauptrolle. Schön, wenn das dortige Arbeitsleben auch in 1:87 authentisch nachgespielt werden kann. In der neuen Preiser-Box ist neben den fünf Persönchen zahlreiches Zubehör, zum Beispiel eine Waage, enthalten. □ *abp*



AUF EINEN BLICK

PRO: *Sorgfältige Bemalung; nette Details (Leimpinsel des Mannes auf der Rampe); Körperhaltung*

KONTRA: *Bedruckung der Pakete etwas unscharf*

PREIS: *17,49 Euro (UVP)*

URTEILE:

Von Eichhorn-Modellbau kommen feine Zugschlusssignale für H0.

Am Ende...





Der Bahnoberrat prüft persönlich den vorschriftsmäßigen Zustand der Schlussscheibe, doch wer hat die schweren Metallrahmen an die Rampe gewuchtet?

...müssen es nicht in jedem Fall Zugschlusslaternen sein. Im Signalbuch der DB (DS 301, bis 1986) ist als Schlusssignal Zg 3 festgelegt: „Tageszeichen: Am letzten Fahrzeug in gleicher Höhe zwei viereckige, von vorn und hinten sichtbare rot-weiße Scheiben". Allerdings muss das Zeichen bei luftgebremsten Güterzügen mit einer Länge von bis zu 250 Metern nach vorne nicht sichtbar sein. Die feinen Schlussscheiben, die Eichhorn-Modellbau nun für H0 anbietet, sind auch nur einseitig bedruckt, allerdings sehr fein. Welcher Modellzug ist schon umgerechnet 250 Meter lang?

Im Ätzrahmen mit zwölf Tafeln, die in Silber und Schwarz angeboten werden, sind zusätzlich auch zehn Schlussscheiben enthalten, die als vereinfachtes Schlusssignal Zg 4 etwa in Pufferhöhe angebracht werden müssen. Leider besitzen nicht alle H0-Güterwagen Schlussscheibenhalter. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Feine Ätzausführung und sehr saubere Lackierung*

KONTRA: *Eine Reihe der seltener gebrauchten Schlussscheiben würde ausreichen*

PREIS: *14 Euro*

URTEILE: ⊠⊠⊠⊠◿



Franz Beckenbauer würde sagen: „That's what we call a Klassiker."

Zum Programm der Lemke Minis gehört jetzt der F90 der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN) in N.

MAN kann...

...lautet die aktuelle Werbebotschaft. Lemke kann auch und bringt ein 1:160-Modell des F90. Lediglich über einen Zeitraum von acht Jahren, zwischen 1986 und 1994, wurde dieser Typ gebaut und dennoch vertritt er das typische MAN-Antlitz. Die fein gravierte Kabine gibt ihr Vorbild perfekt wieder, eine Inneneinrichtung ist bei genauem Hinsehen durch die glasklaren, makellos eingesetzten Scheiben ebenfalls zu erkennen. Bemerkenswert gut ist die Bedruckung gelungen: Scheinwerfer und Blinker sind gestochen scharf, ebenso wie der charakteristische chromgefasste Kühlergrill. Lemke bietet den F90 vorläufig nur als Sattelzugmaschine an. Er ist in mehreren Bedruckungsvarianten mit dreiachsigem Auflieger sowie als einzelne Zugmaschine erhältlich. ☐ *Stefan Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gute Detaillierung; ordentliche Lackierung und Bedruckung*

KONTRA: *Preis*

PREIS: *27,95 Euro (UVP)*

URTEILE: ⊠⊠⊠⊠◿



Blitzblank stehen die P70 vor dem Tor. Wer sie wohl bekommt?

Herpa stellt den Trabi-Vorgänger AWZ P70 in Form zweier neuer H0-Modelle vor.

Die Zwickauer

Das Neue am P70 war die Karosserie. Auf dem Chassis des IFA F8 wurde ein Holzrahmen mit Duroplast-Teilen beplankt. Der leicht modifizierte 700 cm³-Motor des Vorgängers lieferte im P70 nun 22 PS. Von 1955 bis 59 wurden über 36 000 Fahrzeuge als Limousine, Coupé und Kombi für die Massenmotorisierung der DDR geliefert. Dann kam der Trabi.

Herpa präsentiert nun die zwei häufigeren Karosserievarianten als gelungene H0-Nachbildungen. Beide Winzlinge sind sehr exakt auch im Detail lackiert, beim Kombi gefallen besonders das matte Dach und die zweifarbigen Felgen. Die Verglasung zeigt sehr schön die Nachbildung der vorderen Schiebefenster. Angesetzt sind die Spiegel und Leuchten. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gute Proportionen; sehr saubere Lackierung und feine Details*

KONTRA: *Keine Nummernschilder*

PREIS: *11,50/12,50 Euro (UVP)*

URTEILE: ⊠⊠⊠⊠◿



Eisenbahn-Romantik-Video-Express
Das tolle Unterhaltungspaket

Inzwischen hat Hagen von Ortloff die 133. Folge der erfolgreichen Serie Video-Express vorgestellt. Dieser DVD-Videofilm (Laufzeit ca. 150 Minuten) bildet zusammen mit der farbigen Zeitschrift ZÜGE ein einzigartig spannendes und informatives Paket – und das zu einem besonders attraktiven Preis!

Diese Zeitschrift: Angertal: Schwere Kalkzüge fürs Revier • Gläserner Zug: Erinnerungen an den legendären 491 001, der heute im Bahnpark Augsburg zu Hause ist • Dampfzug: Fotofahrten auf romantischen Nebenbahnen bieten auch dieser Tage ein ganz besonderes Flair • Erlebniswelt: Das Hans-Peter Porsche Traumwerk in Anger beherbergt eine Märklin-H0-Superanlage

Diese DVD: Großes Dampf-Festival am Kap • Die letzte Henschel-Kondens-Dampflok • 60 Jahre Brockenlok • 80. Geburtstag 01 143 (01 509) • 103 235 und 113 • Vectron von Siemens • Abschied 218 im Vorharz • Mallet 11sm im Brohltal

Video-Express plus ZÜGE im Set • Bestell-Nr. 8133 • € 15,95
Im Abo nur € 76,50 pro Jahr (6 Ausgaben)

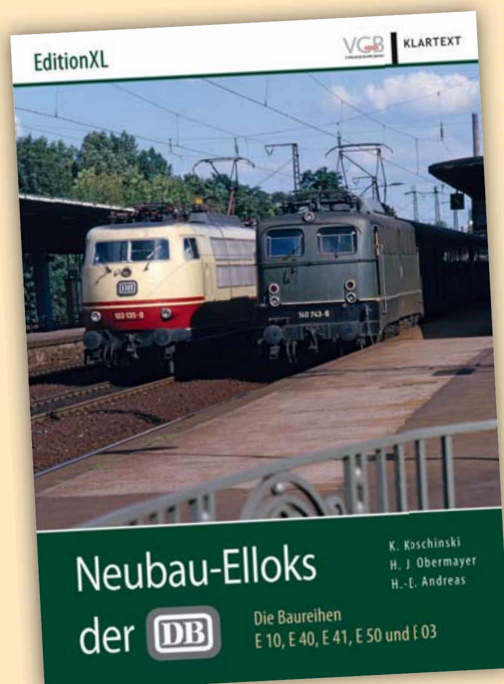
VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich direkt bei:
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH • ER-Video-Express • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81 0 • Fax 0 81 41/5 34 81 100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de
Oder im gut sortierten Fachhandel



Züge

• • • Die Bundesbahn im XL-Format • • •



Best.-Nr. 601502

Die Klassiker der DB-Elektrotraktion

Mit den 1950 in Auftrag gegebenen fünf Vorserienmaschinen der Baureihe E 10 begann ein neues Kapitel in der deutschen Bahngeschichte. Sie waren Teil eines Typenprogramms für Elektrolokomotiven, das auch die Baureihen E 40, E 41 und E 50 umfasste. Die Anfang der 1960er-Jahre entwickelte Schnellfahrlokomotive der Baureihe E 03 bildete schließlich über Jahrzehnte das Rückgrat des hochwertigen Reisezugverkehrs und wurde zur Kultlok der Eisenbahnfans. Dieser Sammelband, entstanden aus Sonderausgaben des „Eisenbahn-Journals“, bietet ein erschöpfendes Porträt der beliebten DB-Ellok-Klassiker.

240 Seiten · über 400 Fotos · nur € 19,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder direkt beim VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

Das geschäftige Treiben städtischen Lebens strahlt einen besonderen Zauber aus, der sich, wie das Leben selbst, stets wandelt. In Markelsheim spürte man ihm nach.

Urbane Bewegung

Das sehr spezielle Thema „Stadtverkehr" war nicht jedermanns Sache. Bereits im Zuge der Abstimmung im Vorjahr hatte sich jene polarisierende Wirkung der für unser Modellbau-Seminar 2014 gewählten Thematik gezeigt, dennoch stellten sich die meisten der Herausforderung. Um dabei zu sein, wagte man den Sprung ins kalte Wasser. Manche beschäftigten sich im Zuge des Seminars erstmals überhaupt mit städtischen Themen. Bereut hat's letztlich niemand; teils entdeckte man dieses neue Terrain sogar erst so recht für sich!

Meine persönliche Vorliebe für Straßenbahnen war der Zündfunke, welcher zu meiner Freude auf manch anderen übersprang. Horst Michael Hoferichter aus Groß-Zimmern hatte diese ansteckende Faszination derart mitgerissen, dass er sich inzwischen sogar in einem Vorbild-Straßenbahnverein in Darmstadt engagiert, wohin am 28. Juni 2015 nun auch der gemeinsame Jahresausflug der Seminarfreunde führte. Diesen hat er freilich auch organisiert. Vor dem letztjährigen Markelsheimer Seminar fehlte ihm noch der Bezug zu Straßenbahnen, die Recherche in Verbindung mit seinem Nm-Nachbau des historischen Darmstädter Triebwagens 57 (siehe Seite 74) hatte ihn dorthin gebracht. Genau dieses Fahrzeug (inklusive zugehörigem Beiwagen 132) kam nun beim Seminarfreunde-Ausflug gemietet zum Einsatz und bummelte mehr als zwei genussvolle Stunden lang durch das wirklich sehenswerte Darmstadt.



Remscheid und seine Elektrische: Zu Beginn des 20. Jahrhunderts spielt jene von Andreas Götz meisterlich in den Modellmaßstab 1:87 umgesetzte Szene. Hut ab!



Jenes triste Flair einer völlig anderen Welt fängt Wolfram Schinkoreit aus Wald-Michelbach auf seinen H0-Dioramen bravourös ein: Ein Plattenbau reflektiert Russlands moderne Wohnkultur.

Ansteckende Faszination führte nach Darmstadt

Horst Michaels Vater, der jetzige Wahl-Bayer Horst Hoferichter, hatte 2014 in Markelsheim übrigens die Darmstädter Gaststätte Heuser (gelegen an der Tram-Haltestelle Bessunger Straße) nachgebaut, wo im Zuge des Ausflugs eingekehrt wurde.

Eine besonders angenehme Atmosphäre besonnener Ruhe – so ganz anders als der nervöse Kreativitäts-Umtrieb beim Felsen- oder Gewässer-Modellbau – dominierte vom 2. bis 5. Oktober 2014 das evangelische Gemeindezentrum in Markelsheim, seit 2006 traditionelle Location der alljährlichen Veranstaltung. Und jene entspannte Basis war auch vollauf nötig, diesbezüglich sind sich alle einig gewesen, denn detailreiche Szenen erfordern nun einmal besonders ruhige Hände!

Hatte man anfangs trotz der zur Verfügung stehenden vier Tage die Befürchtung, kaum etwas Fotografierbares zustande zu



Berlin im August 1961, als ein finsteres Kapitel deutsch-deutscher Geschichte seinen verhängnisvollen Anfang nahm: Matthias Hess aus Dieburg baute dafür N-Gebäude aufwendig um.



Horst Hoferichter sen. schuf die H0-Replik der Gaststätte Heuser, Darmstadt. Deren filigrane Details bestechen, Ätztechnik ermöglichte es.

bringen, wurde man am Ende eines Besseren belehrt. Die Resultate konnten wieder höchste Ansprüche befriedigen. Andreas Götz, dessen Diorama nach einem historischen Foto der Remscheider Straßenbahn entstand, übertraf sich diesmal selbst. Der Gymnasiallehrer aus Dettingen unter Teck gehört in Markelsheim längst zum engsten Kreis der inzwischen langjährigen Seminarfreunde. Sein fünffenstriger Remschei-

Ergebnisse genügen höchsten Ansprüchen

der Straßenbahnwagen entstand auf Basis des günstigen Einsteiger-Sammlermodells des Atlas-Verlags, sämtliche Gebäude im Eigenbau aus Karton. Auch diese Technik hatte er vor einigen Jahren in Markelsheim erlernt – und inzwischen perfektioniert. Übung macht den Meister, auch im Modellbau! Seinen eigenen Stil hat Andreas Götz indes allemal gefunden.

Michael, Brigida und Christian Walter kommen stets aus der Nähe von Neckarsulm ins Taubertal. Schufen sie im Vorjahr eine beeindruckende Replik des Nebeneinanders von Schiffs- und Eisenbahntunnel nach Vorbild im elsässischen Arzviller, hatten sie sich 2014 eine umfangreiche Großstadt-Kreuzung mit Swedtram-Straßenbahn-Rillenschienen vorgenommen. Weichen und Verkehrsampeln entstanden im aufwendigen Eigenbau mit langer Vorlaufzeit. Inzwischen wurden die voll funktionsfähigen Ampeln abermals überarbeitet, was da heißen will, erheblich verfeinert. Das Foto unten zeigt noch den Zustand am Ende des Seminars.

Brigida Walter begeisterte noch auf völlig andere Weise: Sie kochte mit Lauch, Frischkäse, Champignons, Zwiebeln, Hackfleisch und Bouillon die wohl beste Suppe, die man jemals gegessen hatte! Das Rezept machte hinterher die Runde. Dies soll natürlich nicht die Kochkünste der ande-

Noch nicht ganz fertig: Kölner GT8 dominieren Michael Walters aufwendige H0-Kreuzung mit abzweigender Straßenbahn-Linie (oben). Gleiches gilt für Horst Michael Hoferichters Darmstädter Tw 57 als geätzten Eigenbau in Nenngröße Nm sowie das zugehörige Präsentations-Diorama (kleines Bild rechts). Sein interessantes Referat zur Ätztechnik bereicherte das Seminar zusätzlich.



Tiefe: Günter Cremer übertraf sich wieder einmal selbst, der optische Effekt seiner Unterführung ist grandios. Oben rollt ein GT 6 der Vestischen.

ren freiwillig Engagierten verunglimpfen: Grüne Soße mit Eiern und Salzkartoffeln, eine leckere Spezialität aus Frankfurt am

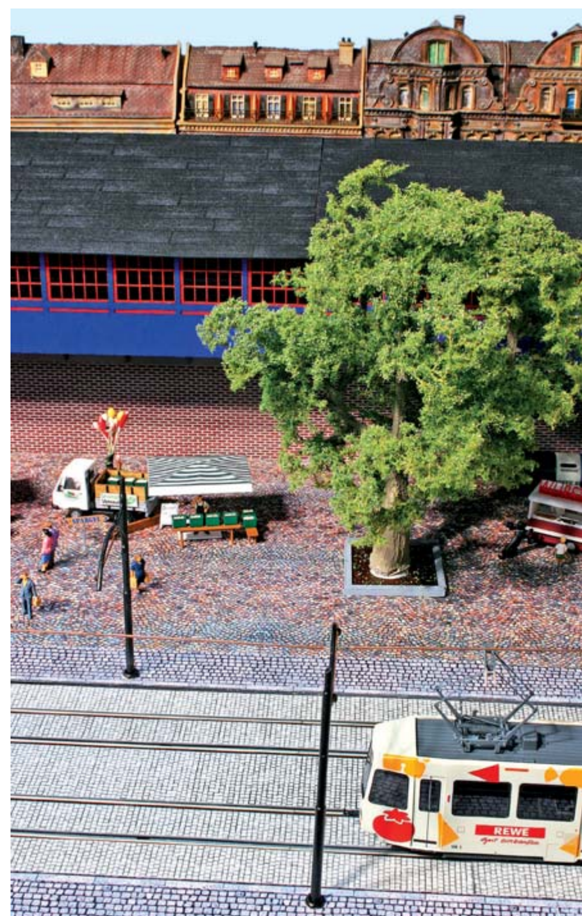
Kulinarische Genüsse gehören zu Markelsheim

Main, kredenzte Matthias Hess ebenso erfolgreich. Und Horst Hoferichter wartete mit feinstem bayerischen Leberkäse aus der neuen Heimat auf. Der Leser mag sich zwar wundern, doch hat sich das gegenseitige kulinarische Verwöhnen, ein Wunsch der Teilnehmer, in den letzten Jahren nun einmal zu einer weiteren Besonderheit der zusammengewachsenen Markelsheimer Bastel-Gemeinschaft etabliert.

Nicht wirklich angetan war man diesmal vom seit 2005 traditionellen Seminar-Dinner im renommierten Markelsheimer Restaurant Schurk, wo eine völlig inakzeptable Wartezeit das Genusserlebnis stark



Rolf Kollatsch aus Hamburg hatte ein wuchtiges Teil seiner H0-Anlage nach Markelsheim mitgebracht, um es dort auszugestalten. Wir sind der Meinung, das ist ihm vortrefflich gelungen!



Raffinierte Gestaltungsfreiheit: Dr. Gerhard Paprott aus Leverkusen konfrontierte sehr glaubwürdig Elemente der Berliner Hochbahn mit einem M 6 aus dem Ruhrgebiet.



Kaum zu glauben, aber N: Fritz Seibert aus Ludwigsburg gehört zum harten Kern, glänzte mit einer detailreichen Stadtbahn-Unterführung.



Jenny Hoferichter, Horst Michaels Frau, bastelte gemeinsam mit Sohn Julian dieses gelungene Bushaltestellen-Diorama in Nenngröße H0.

beeinträchtigte. Und weil das Wirts-Ehepaar die Beschwerden der Modellbauer schlichtweg ignorierte, zudem die dringend gebotene Notwendigkeit einer Versöhnungsgeste leider bis heute nicht einsah, wird es diesen Programmpunkt bei künftigen Seminaren nicht mehr geben. Insgesamt konnte jener Wermutstropfen die Stimmung allerdings kaum trüben.

Wohlfühl-Atmosphäre schon seit zehn Jahren

Gutes Essen und ein erstklassiger Wein sind mit der entspannend-kreativen Wohlfühl-Atmosphäre unserer beliebten Markelsheimer Modellbau-Seminare schlichtweg untrennbar verbunden; das kulinarische Rahmenprogramm gehörte von Anfang an zum Erfolgskonzept – und das nun schon seit zehn Jahren! Nur jener, der sich wirklich rundum wohlfühlt, wird zu kreativen Höchstleistungen beflügelt, immer und immer wieder... Wer einmal in Markelsheim gewesen ist, bucht in der Regel gleich fürs Folgejahr. Es sei denn, es kommt mal etwas dazwischen – für Neueinsteiger eine Chance, meist sogar die einzige!

Auch für 2015 gibt es nur noch wenige freie Plätze. Wer zuerst kommt, macht das Rennen, weshalb man nicht zögern sollte, sich anzumelden. Am Ende umarmt man dann neu gewonnene Freunde: „Bis nächstes Jahr!" Die in Markelsheim beginnende Faszination bewegt eben deutlich mehr, 2014 neben pulsierendem Stadtverkehr auch wieder die Herzen der Teilnehmer. Wie jedes Jahr. □ *Michael Robert Gauß*



FOTOS: MICHAEL ROBERT GAUSS

Nicht wirklich alle fanden sich zum obligatorischen Gruppenfoto ein – wie immer eben... Bei spätsommerlichen Temperaturen startete das Basteln, später gab es Nebel und Nieselregen.

2015: Jubiläums-Seminar „Eisenbahn-Romantik"

Das für kommenden Herbst anlässlich des zehnjährigen Bestehens unserer Markelsheimer Modellbau-Seminare gewählte Thema „Eisenbahn-Romantik" bedeutet wohl für jeden Enthusiasten etwas anderes. Die emotionale Interpretation hängt somit immer vom eigenen Geschmack ab oder steht mit besonderen persönlichen Erinnerungen in Verbindung – ein absolut freies und tiefsinniges Thema also! Aufgrund der nun ebenfalls zehn Jahre währenden Kooperation mit Eisenbahn-Romantik-Club und MODELLEISENBAHNER erscheint es zudem sogar in mehrdeutiger Hinsicht optimal. Termin: 1. bis 4. Oktober 2015; Gebühr: 220 Euro (10 Euro Rabatt für MEB-Abonnenten sowie ER-Clubmitglieder); Anmeldung und nähere Informationen per E-Mail an mrg-mail@gmx.de, telefonisch unter 07931/2412.



Kleine Bahn auf grüner Insel

Eine kleine Anlage des MBC Sassnitz sorgte auf der „Modell Hobby Spiel" 2014 in Leipzig für Zuschauer-Gedränge. Der Bahnbetrieb war überschaubar, die Modellgestaltung jedoch beeindruckend.

Das Schöne an unserem Eisenbahn- und Modellbahnhobby ist doch, dass man immer wieder auch Neues erfährt über die Welt. Nicht nur über die der Eisenbahn, sondern auch darüber hinausgehend. Beispielsweise über bisher ungekannte weiße Löcher auf Deutschlands größter Insel.

Auf Rügen hat der Kreideabbau eine Jahrhunderte lange Tradition. Die weltbekannte Steilküste und der berühmte, etwas überspitzte Caspar-David-Friedrich-Blick von dieser hinab weisen auf den weißen, geologischen Baustoff der Insel hin. Anfangs verwendete man die Kreide zum Kalken der Felder und zur Herstellung von Branntkalk. Mit der Einführung von Schlämmkreide für die industrielle Fertigung (beispielsweise in Zementfabriken) begann zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein Boom, der sich in bis zu 30 Kreidebrüchen und fast ebenso vielen Schlämmkreidefabriken niederschlug. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs blieben davon noch 19 übrig. Im Zuge der Verstaatlichung wurden sie jedoch bald geschlossen. Ein Großbetrieb und Tagebau in Klementelvitz bei Sassnitz ist aber bis heute in Betrieb.

Als Vorbild für eine transportable Modellbahn ist ein solch moderner und flächig ausufernder Betrieb eher ungeeignet, und so suchten die Mitglieder des Modellbahnclubs (MBC) Sassnitz nach besser passenden Motiven.



Durch das (motorisch) geöffnete Fabriktor rollt der beladene Feldbahnzug in die Kreidefabrik.

Die seit einigen Jahren erhältliche und betriebssichere Busch-Feldbahn gab den Ausschlag, eine weitere Anlage mit den niedlichen und publikumswirksamen Modellchen zu verwirklichen. Zuvor hatte der MBC bereits mit einer Hiddensee-Anlage, auf der eine Feldbahn offensichtlich Aufgaben der Deichsicherung übernahm, auf der Leipziger Ausstellung für einen Hingucker gesorgt. Die Rügener Kreide-Bahnen waren allerdings in einer Spurweite von 900 Millimetern ausgeführt, das passte leider nicht ganz zu den umgerechnet 600 Millimetern der Busch-Produkte. Die maßstäbliche Abweichung machte andererseits den Weg frei für die Entscheidung, eine weniger streng am Vorbild orientierte Kompaktanlage zu planen.

Busch-Modelle inspirieren den Anlagenbau

Neben der Feldbahn würden ein Normalspuranschluss und der Straßenverkehr eine Rolle spielen. Außerdem sollten die Zuschauer wieder über zahlreiche kleine Szenen mit Funktionsmodellen angesprochen werden. „Schau mal, da dreht sich was!", hört man als Aussteller gerne, und

Eine Feldbahn benötigt nicht viel Platz. Das ermöglicht eine so großzügige Landschaftsgestaltung, dass am Ende das Züglein fast im Grün zu verschwinden droht.

Gleise, Loks und Loren für die Kreideabfuhr im Modell stammen aus dem Sortiment von Busch. Diffizil ist die Gestaltung der Sandbettung.



Auf den schmalen Straßen sind typische DDR-Modelle der 60er-Jahre unterwegs, hier ein H6-Bus (umgebautes BeKa-Modell).



In „Thielnitz" wird Wohnraum für die Werktätigen des VEB Kreidewerk geschaffen. Der Dumper am rechten Straßenrand, eines der Funktionsmodelle, fährt Kies für den Kanalbau heran.

ein Gesprächsansatz für das Publikum ist schnell gefunden.

Die DDR der 60er-Jahre wird im erfundenen Rügenort mit dem typischen Namen „Thielnitz" nachgestellt. Damals existierten noch die kleinen Kreidebetriebe, die für die Beschäftigung zahlreicher Werk-

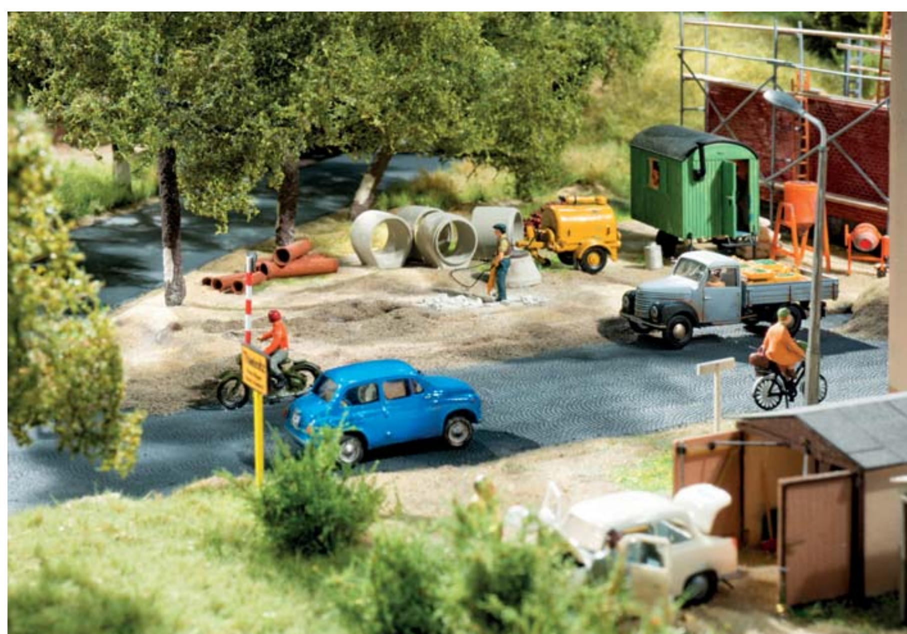
Der Straßenverkehr spielt eine wichtige Rolle im Modell

tätiger und reichlich Verkehr sorgten, nicht nur auf der Bahn, auch auf der Straße.

Andreas Thiele, der zusammen mit seinem Vater die Anlage konzipierte und erbaute, ist beim MBC Sassnitz der Fachmann für Straßenfahrzeuge. Der Umbau und die Verfeinerung der Auto-, Bus- und Lkw-Modelle sind sein Spezialgebiet. So wurde ein Faller-Busfahrgestell mit einem Aufbau von Beka kombiniert, dieser zum H6-Überlandbus abgewandelt und mit selbst angefertigten Nassschiebebildern für die Zierlinien und Beschriftungen verziert. Taucht solch ein schönes Fahrzeug in der eindrucksvollen, die Anlage schräg durchziehenden Allee auf, folgt der Griff zum Kamera-Auslöser fast zwangsläufig.

Selbst gebastelte Decals finden sich auch an anderen Stellen: bei der Beschriftung der Normalspur-Werkslok, der kleinen Feldbahnlok und aller Loren (jede hat eine eigene Nummer). Die Verkehrsschilder, die Bushaltestelle, alles wurde speziell für das erdachte „Thielnitz" angefertigt.

Erschlossen ist der kleine Ort durch kleine und schmale Straßen, typisch für Rügen. Große Busse und Lkw müssen sich ausweichen, das Faller-Car-System bietet im Modell die entsprechenden Möglichkeiten, beispielsweise an der Bushaltestelle. Auf der Stichstraße zu den beiden Wohnblöcken, einer davon wird gerade erst errich-



Realistisch wirkende Automodelle haben es Andreas Thiele besonders angetan. Für den Trabi 500 mit geöffneten Türen und Hauben im Vordergrund waren zwei Modelle vonnöten.



FOTO: HARRO SCHACK, STADTARCHIV SASSNITZ

Die Ausmaße der großen Kreide-Tagebau-Areale auf Rügen (Bild links von 1972) konnten im H0-Modell nicht verwirklicht werden. Doch es gab auch viele kleine Abbaustellen. Eine solche ziert in realistischer Modellumsetzung den rechten Anlagenteil.



tet, dienen die Autos hingegen nur als Statisten, oder? Nein, der kleine Dumper (ein Modell von Mehlhose) fährt emsig hin und her und beliefert die Kanal-Baustelle mit frischem Kies, der dank beweglicher Schütte sogar abgeladen werden kann. Eines der

Funktionsmodelle, wo man auch hinsieht

vielen Funktionsmodelle, die im Eigenbau entstanden sind. Auch der Schornsteinfeger auf dem Dach des schon bezogenen Wohnblocks (Auhagen-Modell) sorgt für Bewegung. Das Innenleben der Gebäude sollten die Besucher ohnehin genauer inspizieren: Da klopft eine missmutige Mieterin mit dem Besen an die Decke, nebenan spielen die Jungs mit der Piko-Eisenbahn, eine Familie tapeziert ihre gerade bezogene Neubauwohnung.

Natürlich rührt sich auch im Kreidebruch etwas: Der kleine Bagger dreht sich um die senkrechte Achse, der Greifer schwenkt hin zu den kleinen Loren.

Von dort nimmt der beladene Feldbahnzug seine Fahrt auf. Wegen des Gefälles verläuft die Trasse zum Kreidewerk in weiten Bögen. Öffnet sich das Werkstor, kann die kleine Fuhre auf den Hof und in das Gebäude einfahren. Etwas später kommt an selber Stelle der entladene Zug wieder zum Vorschein und nimmt die Rampe zum Kreidebruch in Angriff; sicherheitshalber auch gezogen, der Schiebebetrieb erwies sich im Modell als zu unsicher. „Doch was geschah mit der Kreideladung?“, soll sich der Zuschauer fragen. Nun, es sind natürlich zwei Züge. Sie verschwinden in der Fabrik, in den Anlagenuntergrund. Hinter der Kulisse liegt eine Ausweichstelle, in der sich die beiden Züglein abwechseln. So war es zumindest 2014 in Leipzig. Mittlerweile wurde ein Teil der unterirdischen Strecke geöffnet und zum Einschnitt umgebaut. Auf Ausstellungen erwies sich der versteckte Betrieb doch als zu unsicher. „Die Zuschauer durchschauen den Trick ohnehin“, erzählte mir Andreas

900-Millimeter-Feldbahnen prägten den Kreideabbau. Den Zug von 1990 mit einer LKM-V10C sucht man im Modell (noch) vergeblich. Nach 1945 (Bild re.) waren bereits sehr große Brüche in Betrieb.



FOTO: HARRO SCHACK, STADTARCHIV SASSNITZ



FOTO: E. FISCHER, SLG. KREIDEMUSEUM RÜGEN



Wie beim großen Vorbild wirken die Maschinen in den Kreidebrüchen eher winzig. Der UB 20-Bagger (ICAR-Modell) wurde mit Getriebemotor und Servo ausgestattet.



Für den Abtransport der Kreide sorgt die fabrikeigene „Werklok 1" (Brawa-Modell der V 15), der Framo (Herpa) muss warten.

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **H0-/H0f-Ausstellungsanlage in Platten-/Rahmenbauweise**
- **Maße:** 2,5 x 1,0 m
- **Erbauer:** Andreas und Horst Thiele
- **Bauzeit:** Ein Jahr
- **Epoche:** III (DR)
- **System:** Zweileiter-Gleichstrom
- **Straßenverkehr:** Faller-Car-System
- **Betrieb:** Digital (H0)/Analog (H0f)
- **Gleislänge:** Zirka 2,5 + 3,5 m (H0f)
- **Gleismaterial:** Roco, Busch (H0f)
- **Rollendes Material:** Busch, Brawa, Flm.

Thiele kürzlich. Betriebssicher ist auf jeden Fall die kurze Normalspur-Strecke, auf der das Brawa-Modell der V 15 mit einigen Klappdeckelwagen von Fleischmann verkehrt. Doch ganz ohne Extras läuft es auch hier nicht: Der erste Wagen hinter der Lok ist mit Digitalkupplung und Funktionsdecoder vollgestopft. So kann die Rangierlok bei Bedarf auch allein hinter die Kulisse zurückkehren. Sehr geschickt verschwinden die verschiedenen Verkehrswege im Anlagenhintergrund, getarnt durch Einschnitte und dichtes Grün.

Erst das Grün macht eine perfekte Anlage

Maßgeblich zum überzeugenden Eindruck der Anlage tragen die herrlichen Bäume und Büsche, die natürlich wirkenden Wiesen und Felder bei. Die verwendeten Materialien stammen von den Anbietern Polak (Matten und Büsche, Tschechien) und „mbr" (Bäume, Polen). „Eine Allee, bei der sich die Baumkronen wirklich berühren, sieht man auf Anlagen eher selten, weil die meisten Modellbäume das nicht hergeben", meint Thiele. „Dazu kommt, dass die Bäume von „mbr" sehr gut verklebt sind und ihre Blätter sich nicht gleich bei der kleinsten Berührung auf der Straße verteilen. Das ist sehr wichtig beim Car-System-Betrieb". Während der Foto-Arbeiten glitzerte und schimmerte das Sommerlicht in den feinen Blättern und auf zarten Halmen, dass es eine Freude war, nicht nur für den Fotografen, auch für die Anlagenbauer und die Zuschauer. ☐ *A. Bauer-Portner*



In der Kreidefabrik soll ein verzweigtes Feldbahnnetz für innerbetriebliche Transporte sorgen, es bleibt allerdings Attrappe. In der Werkstatt zeigt sich hingegen richtiges Schweiß-Licht.

MODELLFOTOS: BAUER-PORTNER

Der VEB hat eine eigene Bushaltestelle, die regelmäßig angesteuert wird. Auhagen-Bausätze und -Zubehör sorgen für echtes Industrie-Flair.



Sie alle kamen zur Verleihung des „Goldenen Gleises“ 2015: Die Preisträger der Modellbahnhersteller, Sponsoren, Leserinnen und Leser sowie Angehörige der Verlagsgruppe Bahn trafen sich am restaurierten Wasserhaus von Steinbach zum Gruppenfoto – natürlich mit sächsischer IV K.

Zur Preisverleihung „Das Goldene Gleis“ traf sich die Modellbahnbranche mit den Machern und Lesern der VGB-Zeitschriften im idyllischen Preßnitztal.



FOTOS: OLAF HAENSCH

Tag der Modelleisenbahn

Die VGB-Festveranstaltung zur Auszeichnung der beliebtesten Produkte des vergangenen Modelljahres fand am 11. Juni 2015 in der Fahrzeughalle der Preßnitztalbahn nahe Jöhstadt statt. Die Preßnitztalbahner standen dem Verlag am Veranstaltungstag, aber auch während der umfangreichen Vor- und Nachbereitung, als überaus professioneller Partner zur Seite.

Ein Sonderzug hatte vormittags in Steinbach auf die VGB-Mitarbeiter und Gäste gewartet. Während eines Zwischenhalts in Schmalzgrube demonstrierte zudem ein überholender Fotogüterzug mit 99 715 und aufgerollten Wagen den einstigen Güterverkehr auf sächsischen Schmalspurstrecken. In Jöhstadt angekommen, konnten die erst wenige Wochen zuvor eingeweihten, erweiterten Gleisanlagen des Bahnhofs begutachtet werden, bevor sich die Teilnehmerschar zur Veranstaltungshalle aufmachte – selbstverständlich wieder mit dem Schmalspurzug.



Florian Sieber, Uwe Müller, Simone Beyer und Jens Beyer genossen die Zugfahrt nach Jöhstadt.



Nicht weniger spannend war die Zugfahrt auch für unsere Leser-Gewinner.



Dr. Christoph Kutter (EJ) und Martin Knaden (MIBA) im Bemühen um das beste Bild.

Der Spaß an der Modellbahn solle im Vordergrund stehen. Mit dieser Botschaft brachte ESU-Chef Jürgen Lindner in seinen Dankesworten für die gewonnene Kategorie C auf den Punkt, was im Wettbewerb stehende Hersteller, preisbewusste Modellbahner und kritische Fachpresse miteinander verbindet. Torsten Kühn, ebenfalls Gewinner eines Goldenen Gleises, formulierte es so: „Wir sitzen alle in einem Boot." Es sei wichtig, im Dialog miteinander zu bleiben, um auch stürmischere Zeiten im Geschäft gemeinsam meistern zu können. Nicht zuletzt Patrick Alfes von Hobbytrain wusste das in seiner kurzen Rede zu bestätigen: „Ich glaube auch, dass es für die Branche wichtig ist, dass man ein Come-Together hat, wo Industrie, Presse und Modellbahner aufeinander treffen. Denn eigentlich ist unser Hobby ja eher ein Mitals ein Gegeneinander."

Längst hat sich diese Bedeutung der jährlichen VGB-Veranstaltung in der Branche manifestiert. Umso erfreulicher war es für den Verlag, dass dieses auch für die gemeinsame Zukunft des Hobbys wichtige Engagement vielfach gewürdigt wurde.

Allen Preisträgern war bewusst, dass die Auszeichnung ihrer Modelle vor allem den Leserinnen und Lesern der VGB-Publikationen zu verdanken war. „Ohne die Leser wären wir nicht hier", sagte Wolfgang Gerber von Bachmann. Er war nicht der Einzige, der sich vor allem den Zeitschriftenlesern zu Dank verpflichtet sah.

Gute Stimmung war also garantiert. Es zeigte sich, dass die gesamte Branche sich der Zukunft des Hobbys verpflichtet fühlt. Moderator Hagen von Ortloff ging einen Schritt weiter: „Zwei Dinge sollen einmal mein Lebenswerk ausmachen: Dass ich die Idee zu Eisenbahn-Romantik hatte und dass mir der Internationale Tag der Modelleisenbahn eingefallen ist", verkündete er und erläuterte sogleich seine Initiative. Es gäbe bereits unzählige Feiertage für alles mögliche, so sei gerade am Vortag der kuriose „Tag des Kugelschreibers" gewesen. Warum also keinen Tag für unser Steckenpferd und alle Modelleisenbahner? Jährlich am 2. Dezember, also in der Adventszeit, solle er sein, der eigentlich günstigere 1. Dezember sei bereits dem Welt-Aids-Tag vorbehalten. Hagen von Ortloff regte an, dass Vereine beispielsweise ihre Ausstellungen unter dieses Motto stellen sollten. Auch der eine oder andere Hersteller könne den Tag mit besonderen Aktionen begehen (siehe auch S. 96). □ *Olaf Haensch*



Der Autor der MODELLBAHNSCHULE-Reihe und bekannte Modellbahnfotograf Markus Tiedtke im Gespräch mit Matthias Viessmann.

Die IV K 99 590 bespannte den Sonderzug, der alle Teilnehmer stilecht zur Preisverleihung von Jöhstadt nach Steinbach brachte.



Der kleine Marius, Sohn der Gewinner des zweiten Leserpreises, stand (vielmehr saß) bei der Übergabe der drei Hauptpreise, umringt von Gewinnern und Sponsoren, ganz im Mittelpunkt.



FOTOS: OLAF HAENSCH

Der MEB-Chefredakteur Stefan Alkofer gratulierte Günter Kopp zum ersten Preis in der Kategorie D, den Tillig für die preußische P 8 im Maßstab 1:120 abräumen konnte.



Wolfram Haböck und Reinhard Reindl von der Modelleisenbahn München GmbH nahmen eine Trophäe für die E 60 von Fleischmann entgegen.



Die Ehre, erstmals drei Preise in einem Jahr zu gewinnen, wurde 2015 Märklin zuteil. Uwe Müller (l.) und Florian Sieber waren darüber sichtlich erfreut.

Piko-Vertriebsleiter Jens Beyer freute sich über zwei Preise. Das Goldene Gleis für einen ebenso glänzenden Knickkesselwagen in H0 überreichte Verlagsleiter Thomas Hilge.



FOTO: MARKUS TIEDTKE

Carmen und Andreas Krug hatten gut lachen, durften sie doch ihren ersten Preis für einen Spur-I-Wagen mitnehmen.





Der diesjährige Ehrenpreis wurde feierlich an Heinz Schnabel überreicht, der einst als führender Reichsbahner für den Erhalt musealer Fahrzeuge und somit auch Modellbahn-Vorbilder sorgte.



Die Spezialisten

Eine Anlage, die auf sich hält, kommt nicht ohne viele Details aus. Im aktuellen MIBA-Spezial gibt es eine breite Themenpalette von Bastelvorschlägen. Wir zeigen Ihnen, wie Sie Fahrzeugen den letzten Schliff geben und Gebäude überzeugend gestalten. Die Landschaft bleibt ebenso wenig außen vor wie jede Menge an Winzigkeiten entlang der Strecke: Seilzüge, Streckenfernsprecher, Blinklichter am Bahnübergang oder diverse Bauarten von Prellböcken finden Sie unter unseren Vorschlägen. Eine bei Modellbahnern noch recht unbekannte Technik ist die Nachbildung von Rost und Grünspan mit echt oxidierten Pulvern. Wenn Sie also Ihre Anlage noch überzeugender gestalten wollen, dann lassen Sie sich von der neuen MIBA-Spezial-Ausgabe inspirieren.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
über 200 Abbildungen
Best.-Nr. 120 10515 · € 12,–

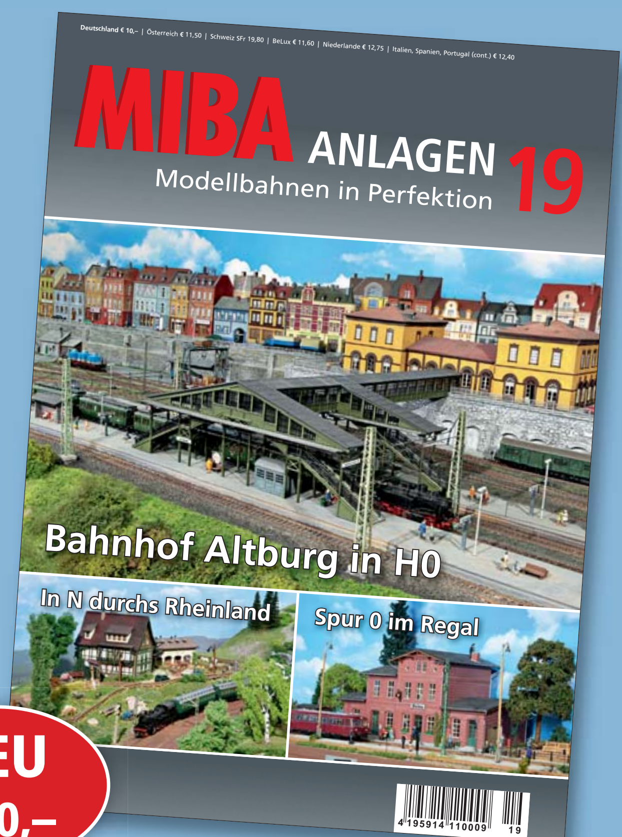
Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/53 48 10, Fax 0 81 41/5 34 81-100, E-Mail bestellung@miba.de



Modellbahnen in Perfektion

Drei Anlagen, drei Baugrößen, drei Themen – eine Gemeinsamkeit: vorbildlicher Betrieb und herausragende Gestaltung machen dieses Anlagentrio zu einer Attraktion für alle Modellbahn-Interessierten. Da ist etwa eine 6,5 x 3,5 Meter große H0-Anlage mit Paradestrecke, Bahnhof an eingleisiger Hauptbahn und Nebenstrecke – also ein klassisches Konzept in nachahmenswerter Ausführung. Die N-Bahner Köln präsentieren eine Modulanlage mit langen Fahrstrecken und zahlreichen Betriebsstellen, aber auch in feiner Detaillierung, die in diesem kleinen Maßstab nicht selbstverständlich ist. In der aufstrebenden Baugröße 0 baute Altmeister Frank Minten seine aktuelle Anlage als langgestrecktes Betriebsdiorama für ein Regal, in dem der Betrachter den vielen Details auf Augenhöhe begegnen kann.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Drahtheftung,
über 200 Abbildungen
Best.-Nr. 150 87335



NEU
€ 10,–



Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/53 48 10, Fax 0 81 41/5 34 81-100, E-Mail bestellung@miba.de

wir sind uns grün
BDEF SMV
gemeinsam für unser hobby

BDEF und SMV setzen Annäherung fort: Neuer SMV-Vorsitzender gewählt, Ehrenvorsitzender weist Weg in die Zukunft

Wegweisendes ereignete sich Mitte Mai 2015 in Chemnitz und im Erzgebirge. Erstmals trafen sich Delegierte des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde (BDEF) und der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung (SMV) zu einem gemeinsamen Verbands- und Delegiertentag. Die Freunde vom BDEF verknüpfen ihre Delegiertenversammlung traditionell mit einem mehrtägigen Ausflugs- und Besichtigungsprogramm, welches diesmal von der SMV organisiert wurde.

Der Delegiertentag der SMV fand wie immer an einem Samstag, diesmal dem 16. Mai 2015, statt. Stimmungsvolle Kulisse für den Delegiertentag bot die neue Wagenhalle in Schlössel, unmittelbar an einer der schönsten deutschen Schmalspurbahnen, der Preßnitztalbahn, gelegen. Gefolgt waren der Einladung fast 70 SMV-Mitglieder und Gäste. Besondere Ehre wurde der Veranstaltung durch Grußworte der Vorsitzenden des MOROP, des BDEF, der VOEMEC (Österreich), der SVEA (Schweiz) und der UAICF (Frankreich) zuteil.

Aus den Vorstandswahlen ging Dr. Mirko Caspar als neu gewählter SMV-Vorsitzender hervor. Er betonte in seiner Antrittsrede, dass es Aufgabe der nächsten Zeit sein muss, die Arbeit der SMV noch besser als bisher auf die Wünsche und Bedürfnisse der Mitglieder, insbesondere der Vereine und Förderer, auszurichten. Ebenso sei die ohnehin enge Kooperation mit anderen Verbänden, vor allem mit dem BDEF fortzusetzen und zu intensivieren.

Nach der Wahl endete auch der formelle Teil des Delegiertentages. Ihm folgte ein Mittagessen gemeinsam mit 50 Freunden vom BDEF. Diese waren von Chemnitz aus nach einer Rundfahrt mit Regionalzügen, per Bus und mit der Preßnitztal-Museumsbahn inzwischen zu den SMV-Delegierten in die Wagenhalle gestoßen.



FOTOS: HANS-DIETER SCHMIDT

Im abschließenden Programm beider Verbände stand noch eine Schlussnote, die den gemeinsamen Verbands- und Delegiertentag von BDEF und SMV abrunden sollte. Gehalten wurde diese von Peter Pohl, Ehrenvorsitzender der SMV und Träger der Ehrennadel in Gold des BDEF. In einer emotionalen Rede appellierte er, die vor 25 Jahren verpasste Chance eines gemeinsamen Verbandes aus BDEF und SMV (in dessen Eigenschaft als Nachfolger der DMV) jetzt zu ergreifen. Durch die Verschmelzung beider Verbände, die ohnehin weitestgehend gleiche Ziele verfolgten, entstünde ein Verband mit wesentlich höherer Reputation und Schlagkraft in ganz Deutschland. Außerdem könnten finanzielle, personelle und vor allem ideelle Ressourcen gebündelt werden, die wiederum den Mitgliedsvereinen zu Gute kommen würden. Der Weg hin zu diesem Verband muss in jedem Fall im Dialog und mit der Unterstützung aller Mitglieder von BDEF und SMV erfolgen.

Peter Pohl schloss seine Rede unter großem Beifall mit den sinnbildlichen Worten: „Wir kamen mit verschiedenen Zügen nach Schlössel und werden gemeinsam mit der Erzgebirgsbahn in einem Zug zurückfahren."

Mit diesen durchaus aufwühlenden und zur weiteren Diskussion anregenden Worten endete die Versammlung in der Wagenhalle. Rund 150 Gäste und Delegierte von BDEF und SMV setzten den denkwürdigen Tag aber noch fort: Mit Bussen ging es zurück nach Annaberg, wo ein Sonderzug der Erzgebirgsbahn wartete. Dieser brachte die Gruppe über Schlettau, Markersbach, Schwarzenberg (Erzgebirgische Aussichtsbahn) und Zwickau zurück nach Chemnitz. In Markersbach versetzte ein aus Schwarzenberg entgegenkommender Dampfzug bei seiner Fahrt über das Markersbacher Viadukt die Fotografen in helle Aufregung. Am Abend bot das an BDEF-Verbandstagen traditionelle Abschiedsessen im Chemnitzer „Hotel an der Oper" den vielen Teilnehmern von SMV und BDEF noch reichlich Möglichkeiten, über das Hobby, das Erlebte und vor allem über die Zukunft zu fachsimpeln.

Der für beide Verbände bedeutende SMV-Delegiertentag 2015 war wegweisend, schließlich wurde er erstmals gemeinsam mit den Freunden des BDEF begangen.

Ausführliche Berichte sind in den nächsten Ausgaben von BDEF-Report und SMV aktuell zu finden. □

Lukas Junghanns/Peter Pohl/ Hans-Dieter Schmidt/Michael Krumm



Der Ehrenvorsitzende der SMV Peter Pohl sprach sich deutlich für eine gemeinsame Zukunft mit dem BDEF aus.

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit, sind vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

Die MEB-Leserfahrten erfreuen sich großer Beliebtheit. Anfang August geht es ab Berlin nach Eisenhüttenstadt ins faszinierende Konverterstahlwerk.

Gebändigter Vulkan

EKO Stahl wurde 1951 in Eisenhüttenstadt als das wichtigste Hüttenwerk der DDR gegründet. Ab 1963 war es mit 12000 Beschäftigten das größte Metallurgiekombinat der DDR. EKO verfügte bereits vor der Wende neben den Hochöfen und dem Stahlwerk auch über ein modernes Kaltwalzwerk für Flachstahl. Ab 1990 firmierte man das Unternehmen in EKO-Stahl AG um. Die Industrieanlage wurde mit öffentlichen Mitteln umfassend modernisiert und mit einem Warmbreitbandwalzwerk ausgestattet. Seitdem konzentriert sich EKO auf die Flachstahlproduktion. Seit 2002 gehört EKO-Stahl gemeinsam mit seinem damaligen belgischen Mutterkonzern zur Arcelor-Mittal-Gruppe, einem der weltweit größten Stahlkonzerne.

Exklusiv bieten wir Ihnen die Besichtigung des Warmwalzwerkes, des Hochofens und des Konverterstahlwerks als Leserreise an.

Termin: Dienstag, 4. August
Mit Regelzügen fahren wir ab Berlin Hbf (ab 9.21 Uhr) über Fürstenwalde, Frankfurt (Oder) (ab 10.34 Uhr) nach Eisenhüttenstadt. Bei eigener Anreise gibt es acht Euro Rabatt auf den Reisepreis.

Die dreistündige Werkführung beginnt mit einer allgemeinen Einführung und beinhaltet eine anschließende Besichtigung des Warmwalzwerkes, des Hochofens und des Konverterstahlwerks.

Kosten: 36 Euro pro Person. Ein preiswertes Angebot, in dem auch das Mittagessen in der Werkskantine enthalten ist. □



FOTO: WIKIMEDIA COMMONS

Anmeldungen und Informationen gibt es bei Korbinian Fleischer in der MEB-Redaktion unter Telefon (08141) 53481-245 oder per E-Mail: reise@modelleisenbahner.de.



FOTO: CARSTEN KATHMANN

Noch Plätze frei

Für Kurzentschlossene gibt es noch freie Plätze bei der Tour zur Museumsbahn Bremerhaven – Bederkesa ab Gelsenkirchen, Münster, Osnabrück und Bremen am Sonntag, 19. Juli 2015. Der Preis für das Komplettangebot inklusive Anreise beträgt 29,50 Euro. Kinder bis 14 Jahre fahren kostenlos mit.

VORBILD

Sa 18.07.

- Mit 143 001 ab Cottbus und Frankfurt zu den Störtebeker-Festspielen, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.
- Sonderfahrt Nossen – Freiberg – Holzhau, IG Dampflok Nossen, Döbelner Str. 19, 01683 Nossen, Tel. (035242) 439684, www.bwnossen.de.

Sa 18.07. und So 19.07.

- Zweite Eisenbahn- & Oldtimer-Erlebnistage im Erzgebirge, 130 Jahre Nossen – Freiberg – Moldau, Sonderfahrt Nossen – Freiberg – Holzhau, IG Dampflok Nossen, Döbelner Str. 19, 01683 Nossen, Tel. (035242) 439684, www.bwnossen.de.
- Dampfbetrieb zwischen Jöhstadt und Steinbach, Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
- Dampffahrtage bei der Pollo-Museumseisenbahn, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg, Lindenberg 7, 16928 Groß Pankow, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.
- Wernesgrüner Schienenexpress Hammerbrücke – Schönheide-Süd fährt, Tel. 0152 28639892, www.schienen-express.de.

So 19.07.

- MEB-Leserreise zur Kleinbahn Bremerhaven – Bad Bederkesa ab Gelsenkirchen/Münster/Osnabrück, Tel. (08141) 53481-245, E-Mail: reise@modelleisenbahner.de.
- Mainschleifenbahn Volkach – Seligenstadt fährt, Tel. 0152 02482125, www.mainschleifenbahn.de.
- Sommerfest im Bahnhof Wiesbaden-Dotzheim ab 10 Uhr, Nassauische Touristik-Bahn, Moritz-Hilf-Platz 2, 65199 Wiesbaden Tel. (0611) 1843330, www.aartalbahn.de.
- Sonderfahrt mit 52 8195 von Nürnberg über Treuchtlingen nach Augsburg zum Bahnpark, Fränkische Museums Eisenbahn, Klingenhofstr. 70, 90411 Nürnberg, Tel. (0911) 5109638, www.v200-001.de.
- Fahrt mit dem Schienenbus zwischen Rinteln und Stadthagen, Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen, Bahnhofstr. 7, 31683 Obernkirchen, Tel. 0170 6150032, www.der-schaumburger-ferst.de.
- Historischer Straßenbahnhof Leipzig-Möckern geöffnet, Arbeitsgemeinschaft Historische Nahverkehrsmittel Leipzig, Georg-Schumann-Straße 150, 04159 Leipzig, Tel. (0341) 3928904, www.strassenbahnmuseum.de.
- Dampfzugfahrten auf der Ammerseebahn ab Augsburg, Bahnpark Augsburg, Firnhaberstr. 22, 86159 Augsburg, Tel. (0821) 650759-0, www.bahnpark-augsburg.de.
- Oleftalbahn Kall – Hellenthal in Betrieb, Tel. (02445) 8022, www.oleftalbahn.de.
- Dampffahrtag mit Güterverladung und Traktortreffen, Ulmer Eisenbahnfreunde, Sektion Alb-Bähnle, Drosselweg 13, 73340 Amstetten, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.

Fr 24.07. bis So 26.07.

- Taurachbahnfest - Mit dem Zug von Schmankerl zu Schmankerl, Club 760 – Verein der Freunde der Murtalbahn, Postf. 51, A-8850 Murau, Tel. (0043) 35322233, www.club760.at.

Sa 25.07.

- Sonderzug mit 143 001 ab Cottbus über Lübbenau und B.-Lichtenberg nach Schwerin/Wismar, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.
- Störtebeker-Express ab Ilmenau nach Rügen, Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig e.V., Am Rennsteig 3, 98711 Schmiedefeld, Tel. (036782) 70666, www.rennsteigbahn.de.

Sa 25.07. und So 26.07.

- Bahnhofsfest im Eisenbahnmuseum Gramzow mit Fahrten nach Damme, Brandenburgisches Museum für Klein- und Privatbahnen, Am Bahnhof 3, 17291 Gramzow, Tel. (0398) 6170159, www.gramzower-museumsbahn.de.



FOTO: UEF-LOKALBAHN AMSTETTEN-GERSTETTEN E.V.

Auf der Lokalbahn Amstetten – Gerstetten sind auf 75 1118 Führerstandsmitfahrten möglich. Eine Reservierung ist über info@uef-lokalbahn.de möglich. Das VIc-Team um Hans-Karl Kunhäuser (l.) freut sich auf Mitfahrer.

So 26.07.

- Öffnungstag Schmalspurmuseum Wilsdruff, Freiberger Str. 50, 01723 Wilsdruff, Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.
- Mainschleifenbahn Volkach – Seligenstadt fährt, Tel. 0152 02482125, www.mainschleifenbahn.de.
- Dampfzüge zwischen Bornum und Derneburg, Tel. (039245) 2042, www.dbg-hildesheim.de.
- Fahrtag bei der Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth e.V., 10.30 bis 12 Uhr, 14 bis 17 Uhr, in 33334 Gütersloh, Postdamm 166, Tel. (05241) 68466, www.dkbm.de.
- Dampfzugfahrten auf der Ammerseebahn ab Augsburg, Bahnpark Augsburg, Firnhaberstr. 22, 86159 Augsburg, Tel. (0821) 650759-0, www.bahnpark-augsburg.de.

Mi 29.07.

- Museumsbetrieb Küstenbahn Ostfriesland Norden – Dornum fährt, Tel. (04931) 169030, ab 18 Uhr, www.mkoev.de.

Sa 01.08.

- Fest der 1000 Fackeln in Laer, Sonderfahrt mit V 36, Eisenbahn-Tradition, Tel. 0173 6205444, www.eisenbahn-tradition.de.

Sa 01.08. und So 02.08.

- Dampfbetrieb zwischen Jöhstadt und Steinbach, IG Preßnitztalbahn e.V., Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
- Dampffahrtage beim Pollo, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg, Lindenberg 7, 16928 Groß Pankow, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.
- Waldeisenbahn Muskau mit Dampflokbetrieb, Waldeisenbahn Muskau GmbH, Jahnstraße 5, 02943 Weißwasser, Tel. (03576) 207472, www.waldeisenbahn.de.

Sa 01.08. bis Sa 08.08.

- Hist. Sonderzug 1. Klasse ab Ilmenau durch Schweden u. Norwegen zur Flåmsbahn, Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig e.V., Tel. (036782) 70666, www.rennsteigbahn.de.

So 02.08.

- Die neue Jahresausstellung „Uniform des Eisenbahners" ist geöffnet, Eisenbahnmuseum „Alter Bahnhof Lette (Kr Coesfeld)", Tel. (02541) 800-154, www.bahnhof-lette.de.
- Dampfzugfahrten auf der Ammerseebahn ab Augsburg, Bahnpark Augsburg, Firnhaberstr. 22, 86159 Augsburg, Tel. (0821) 650759-0, www.bahnpark-augsburg.de.
- Dampffahrtag Amstetten – Oppingen, Ulmer Eisenbahnfreunde, Sektion Alb-Bähnle, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.
- Tunnelfahrten auf der Schwarzwaldbahn mit 52 7596, Eisenbahnfreunde Zollernbahn, Bahnhof 10/1, 78628 Rottweil, Tel. (0741) 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.

Di 04.08.

- MEB-Leserreise zum Stahlwerk und Warmwalzwerk Eisenhüttenstadt ab Berlin und Frankfurt (Oder), Tel. (08141) 53481-245, E-Mail: reise@modelleisenbahner.de.

Mi 05.08.

- Museumsbetrieb Küstenbahn Ostfriesland Norden – Dornum fährt, Tel. (04931) 169030, ab 18 Uhr, www.mkoev.de.

Sa 08.08.

- Sonderzug ab Pritzwalk über Meyenburg zur Hanse Sail nach Warnemünde, Tel. (030) 4280721040, www.hanseatische-eisenbahn.de
- Mit 01 509 ab Cottbus zur Hanse Sail, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.
- Pendelverkehr Schönberg – Schleiz-West, Förderverein Wisentatalbahn, Hauptstr. 6, 07919 Mühltroff, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
- Mit E 94 zu „Rhein in Flammen" ab Stuttgart, DNV-Touristik, Tel. (07154) 131830, www.dnv-tours.de.

Sa 08.08. und So 09.08.

- Neresheimer Bahnhofshocketse, 50 Jahre T 33, Sonderfahrplan, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de.

So 09.08.

- Rieser Teddybärentag im Bayerischen Eisenbahnmuseum Nördlingen, Tel. (09083) 340 (Hr. Böhnlein), www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de.
- Dampffahrtag mit 75 1118 zw. Amstetten und Gerstetten, Tel. 0176 29051823, www.uef-lokalbahn.de.
- Tunnelfahrten auf der Schwarzwaldbahn mit 52 7596, Tel. (0741) 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.
- Dampfzugfahrten auf der Ammerseebahn ab Augsburg, Bahnpark Augsburg, Tel. (0821) 650759-0, www.bahnpark-augsburg.de.
- Oleftalbahn Kall – Hellenthal in Betrieb, Tel. (02445) 8022, www.oleftalbahn.de.

Mi 12.08.2015

- Museumsbetrieb Küstenbahn Ostfriesland Norden – Dornum fährt, Tel. (04931) 169030, ab 18 Uhr, www.mkoev.de.

Sa 15.08.

- Mit 01 509 ab Cottbus über Erfurt zum Tag der offenen Tür im Dampflokwerk Meiningen, Tel. (035601) 88735, www.lausitzerdampflokclub.de.
- Schienenbusfahrten auf der Ilztalbahn Passau – Waldkirchen – Freyung, Passauer Eisenbahnfreunde, Haitzinger Str. 12, 94032 Passau, Tel. 0172 8910884, www.passauer-eisenbahn.de.

Sa 15.08. und So 16.08.

- Stadtrundfahrten in München mit 70 083 und E 69 05, Bayerischer Localbahn Verein, Tel. 0172 8330528, www.localbahnverein.de.
- Wernesgrüner Schienenexpress Hammerbrücke – Schönheide-Süd fährt, Tel. 0152 28639892, www.schienen-express.de.
- Internationale Modelldampftage bei der Mansfelder Bergwerksbahn, Tel. (034772) 27640 (Mo bis Fr 7 bis 15 Uhr), www.bergwerksbahn.de.
- Dampffahrtage beim Pollo, Prignitzer Kleinbahnmus. Lindenberg e.V., Lindenberg 7, 16928 Groß Pankow, Tel. (033982) 60128, www.pollo.de.

So 16.08.

- Fahrt mit dem Uerdinger Schienenbus Rinteln – Stadthagen, Förderverein Eisenbahn Rinteln-Stadthagen e.V., Tel. 0170 6150032, www.der-schaumburger-ferst.de.
- Dampffahrtag und Teddybärtag, Ulmer Eisenbahnfreunde e.V., Sektion Alb-Bähnle (Heinrich Biro), Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.
- Historischer Straßenbahnhof Leipzig-Möckern geöffnet, Arbeitsgemeinschaft Historische Nahverkehrsmittel Leipzig, Georg-Schumann-Straße 150, 04159 Leipzig, Tel. (0341) 3928904, www.strassenbahn-museum.de.
- Dampfzüge zwischen Bornum und Derneburg, Tel. (039245) 2042, www.dbg-hildesheim.de.
- Tunnelfahrten ab Triberg auf der Schwarzwaldbahn mit 527596, Eisenbahnfreunde Zollernbahn, Bahnhof 10/1, 78628 Rottweil, Tel. (0741) 17470818, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de.
- Dampfzugfahrten auf der Ammerseebahn ab Augsburg, Bahnpark Augsburg, Firnhaberstr. 22, 86159 Augsburg, Tel. (0821) 650759-0, www.bahnpark-augsburg.de.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im Fernsehen:

19.07.	12.00 Uhr im SWR: Eine Reise ins Schmalspurparadies Wales
19.07.	12.30 Uhr im SWR: Dampfgeschichten aus Südengland
20.07.	13.30 Uhr im NDR: Der Feldbahn auf der Spur – von kleinen und großen Plänen
	14.00 Uhr im SWR: Pässe, Puffer, Palatschinken, Teil 1
21.07.	14.00 Uhr im SWR: Pässe, Puffer, Palatschinken, Teil 2
22.07.	14.00 Uhr im SWR: Auf Kaisers Spur – Bahnidylle Salzkammergut
23.07.	14.00 Uhr im SWR: Mariazellerbahn – auf der Himmelstreppe zur Wallfahrt
24.07.	14.00 Uhr im SWR: Der Reblausexpress – eine Reise von Wien ins Waldviertel
26.07.	12.00 Uhr im SWR: Tazzelwurm, Blitzschwoab und Springerle
26.07.	12.30 Uhr im SWR: Zwischen Jungfrausprung und Drachenfels
27.07.	13.30 Uhr im NDR: Nächster Halt: Pforzheim-Weißenstein
27.07.	14.00 Uhr im SWR: Steirische Schienenstränge
28.07.	14.00 Uhr im SWR: Mit Volldampf durch Deutschland, Teil 1
29.07.	14.00 Uhr im SWR: Mit Volldampf durch Deutschland, Teil 2
30.07.	14.00 Uhr im SWR: Transalpina – Von der Adria hinauf in die Julischen Alpen
31.07.	14.00 Uhr im SWR: Nostalgie-Glacier-Express
02.08.	13.00 Uhr im SWR: Eisenbahn-Romantik XS – Die Arlbergbahn
02.08.	20.15 Uhr im SWR: Als die Eisenbahn in den Südwesten kam
04.08.	14.00 Uhr im SWR: N.N.
05.08.	14.00 Uhr im SWR: Balkan Nostalgie Express, Teil 1
06.08.	14.00 Uhr im SWR: Balkan Nostalgie Express, Teil 2
07.08.	14.00 Uhr im SWR: Dampfreise durch Europas Osten

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

- www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
- Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
- www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
- Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Vorführzeiten Di bis Sa: 11, 12, 14, 15, 16 Uhr, So und Feiertage: 12, 14, 15, 16, 17 Uhr, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
- www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 - 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
- www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 - 20 Uhr.
- www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
- www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., So 11 - 18 Uhr.
- www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
- www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
- www.verkehrsmuseum-dresden.de. Di - So 10 - 18 Uhr, Modellbahnvorführung Mi 10.30, 16.30 Uhr, Sa/So 10.30, 13.30 und 15.30 Uhr.
- www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa. 11 - 17 Uhr.
- www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
- www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
- www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi./Do. 12 - 17, Fr. - So. 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo. / Di. 12 - 17 Uhr.
- Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Ortsteil Zeichen, Pirnaer Str. 174b, Fr. 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage: 10 - 18 Uhr, Tel. 0172 3509035.
- www.schwarzwald-modell-bahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Montag von 10 - 18 Uhr.
- www.lokland.de in 95152 Selbitz bis Oktober geschlossen
- www.leeraner-miniaturland.de in 26789 Leer, Konrad-Zuse-Straße 1, Tel. (0491) 4541540, täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet.
- www.modellbahnfreunde-germersheim.de in 76716 Germersheim, im Zeughaus/Straßenmuseum, Tel. (07274) 919683, jeden ersten Sonntag im Monat von 14 - 18 Uhr geöffnet.
- www.modellbahnzentrum.com in 79859 Schluchsee-Blasiwald, Eisenbreche regelmäßig geöffnet.
- www.modellbahnwelt-odenwald.de: in 64658 Fürth, Krumbacher Str. 37, Do bis So, 11 bis 18 Uhr, Zielbahnhof Fürth (Odenwald).

Jeden So bis 31.12.

- Ausstellung mit 800 Modellen der Bahnpost, Regionalmuseum in 64385 Reichelsheim (Odenwald), Rathausplatz 7, 15 bis 17 Uhr, Tel.(06164) 50826, www.museum-reichelsheim.de.

Fr 17.07. und Sa 18.07.

- Sommerfest bei KM-1 in 89415 Lauingen, Fr ab 14 Uhr mit Spur-I-Stammtisch und Grillen, Sa ab 10 Uhr,Tel. (09072) 922670, www.km-1.de.

Sa 18.07.

- Sommerfest und Tauschbörse, 12 bis 18 Uhr, Röntgenstraße 24, 21494 Schwarzenbek, Tel. (04151) 898456, ww.ebf-schwarzenbek.jimdo.com.

Sa 18.07. und So 19.07.

- Ausstellung in Furth im Wald, Gasthaus Postgarten, Postgartenweg/Bahnhofstraße, Sa 12 bis 21 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Tel. (09973) 801047 www.mes-furth.de.

Sa 25.07.

- Öffentlicher Spiel- und Fahrtag, Vereinsheim Friesenheimer Str. 18, 68169 Mannheim, 10 bis 17 Uhr, Tel. (06222) 1481, www.nbahnclub.de.

Sa 08.08.

- Ausstellung in 71364 Winnenden, Daimlerstraße 12, 10 bis 16 Uhr, Tel. (07195) 178700, www.pmw-winnenden.de.

Fr 14.08. bis So 16.08.

- Ausstellung H0, H0e, TT und N in 95523 Steinach, Bahnhof, Fr. 14 bis 18 Uhr, Sa/So 10 bis 18 Uhr, Tel. (036762) 31666.

Sa 15.08. und So 16.08.

- Ausstellung in 64720 Michelstadt Odenwald – und Spielzeugmuseum und im Schenkenkeller, Einhardspforte 3, 10 bis 20 Uhr, Tel. (06063) 691, www.mfo-odw.de.

Ankündigungen in der Rubrik „**Termine und Treffpunkte**" können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 27, gültig ab 01.01.2015. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

„WILDE 13"/ROCO ▶ 111 IN BLAU FÜR H0

Um Gerüchten gleich die Grundlage zu entziehen: Sie wäre zwar hübsch anzusehen gewesen, die kobaltblaue 111, doch bei der Ablieferung 1974 war Ozeanblau-Beige als Farbkonzept der DB schon eingeführt, und dementsprechend verließen die ersten 111 die Fabrikhallen. Die Händlergemeinschaft „Wilde 13" ignoriert die historischen Tatsachen, ganz dem derzeitigen Trend entsprechend, und bietet 111 013 (!) im Retro-Lack als Exklusivmodell an. Das bekannte und ansprechend ausgeführte Roco-Modell ist in analoger DC-Ausführung (73419; 129,99 Euro) und in AC-Digital-Version (79419; 179,99 Euro) zu erwerben.



FOTO: STEFAN GROSS

HOBBYTRAIN ▶ RHEINPFEIL-E10.12 FÜR N



Die zweite Bauserie der Bügelfalten-E10.12 mit den Nummern E 10 1308 bis 1312 wurde im Jahr 1963 für den Rheinpfeil-Paradezug der Bundesbahn beschafft. Im Gegensatz zur ersten Serie erhielten diese Loks Griffstangen unter den Stirnfenstern, die auch an der Hobbytrain-Lok nachgebildet sind. Das Modell (H2807; 129,90 Euro) entspricht der im MEB 06/2015 vorgestellten Kasten-E 10 mit überarbeiteter Elektrik. Passende Wagen fehlen derzeit im Angebot der N-Hersteller.

ESU ▶ BROHLTAL-V 200 FÜR H0

Einen abwechslungsreichen Lebenslauf kann die V 200 052 der Brohltalbahn aufweisen. Nach dem Ausscheiden bei der DB 1983 war sie zunächst bei den SBB, später bei der Elbe-Weser-Bahn (EVB) im Einsatz, bis sie schließlich 2007 zum jetzigen Eigentümer wechselte. Das neue, vorbildgerechte ESU-Modell (31082; 399 Euro) punktet mit allen denkbaren Digitalfunktionen, siehe unseren Test der V 200 im MEB 08/2014.



DM-TOYS ▶ ORIENT-EXPRESS FÜR N

Als Sonderserien werden von DM-Toys Modelle der ungarischen Bmz- und ABmz-Wagen angeboten, die im Orient-Express der 90er-Jahre eingesetzt waren. Basis sind Fleischmann-(Ex-Roco)-Eurofimawagen, die im Zweier-Set 814480; 79,99 Euro) oder als Einzelwagen (Bmz; 814484; 39,99 Euro) zu haben sind. In Bezug auf die Original-Zugbildung nicht ganz passend, aber ebenso in Balkanzügen zu sehen, war der rote Schlafwagen der CFR (Arnold-Modell des WLABmee; HNS4217; 49,99 Euro).



MÄRKLIN ▶ BLAUE 103 IN RETRO-PACKUNG UND KARTOFFELKÄFER FÜR H0



Blau ist Trend: Auch Märklin liefert ein schmuckes Fantasie-Modell, die 103 001.

Passend zu den Farben der Märklin-Magazin-Sondermodelle rollt nun auch die Vorserien-E 03 in Kobaltblau auf die H0-Gleise (37578; 299,99 Euro). Mit mfx-Decoder und 16 Digitalfunktionen ist das Modell auf dem aktuellen Stand der Technik. Sammler wird die hellblaue Verpackung im Retrodesign mit dynamisch wirkender Grafik der 103 begeistern. Für Freunde der Dieselloks wurden zwei weitere Varianten der GM-Rundnasen ausgeliefert, die belgische 204 001 (39671) und die luxemburgische 1603 (39673) für je 299,99 Euro (mfx-Sound). Beide Modelle gibt es auch bei Trix.



Keine Nohabs: Die Vorbilder der CFL- und SNCB-/NMBS-Version wurden bei AFB (Anglo-Franco-Belge) gebaut.

TILLIG ▶ MODERNES FÜR TT, HARZ FÜR H0m

Für jeden Geschmack ist etwas dabei in der umfangreichen Neuheiten-Auslieferung von Tillig für TT, H0m und H0. Das TT-Geschehen ist längst nicht mehr nur auf die DDR-Reichsbahn fokusiert, auch DB-Fahrzeuge und die bunten Epochen V und VI spielen eine immer größere Rolle. Dazu passend wurden beispielsweise neue Varianten der Eurofima-Wagen der ÖBB, Interregio-Wagen der DB AG und Reisezugwagen der Arriva ausgeliefert. Die TT-Wagen im Bild (ARkimbz-Bistro Café 13625; Alex-ABvmdz 13582; ÖBB-Bmoz 13558) sind für nicht ganz billige 45,50 beziehungsweise 46,50 Euro zu haben. Das Tillig-Modell der E 10/E 40 wird in aktueller und auffallender „national express"-Lackierung angeboten. Das Vorbild wird, an den Fronten als „110 043" beschriftet, derzeit von der PRESS eingesetzt. Hinter der Lok verbirgt sich die ehemalige E 40 134, die jedoch auch schon einmal 139 134 hieß und schließlich zur 110 511 umgebaut wurde. (02308; 165,50 Euro). Für H0m wurde ein Zweier-Set der KB4i-Harzwagen in grünem Lack der Epoche III ausgeliefert (13994; 87,50 Euro). Die fein detaillierten Wagen sind mit unterschiedlichen Rahmen-Sprengwerken ausgestattet.



Aktuelle Lok mit wechselvoller Geschichte: Die PRESS-„110 043" in TT.



Interregio, Alex und Eurofima: Tillig denkt auch an die Liebhaber moderner Züge unter den TT-Bahnern.



Netter Kurzzug in H0m: Die bekannte 99 6102 befördert einen der neuen grünen Epoche-III-Wagen aus dem Zweier-Set und einen passenden, ebenfalls noch lieferbaren kombinierten KBD4i.

MEINUNG DES MONATS ▶ DER METERSTAB



Was wäre ein Hobby ohne Themen, über die sich trefflich und begeistert streiten ließe? Immer wieder erreichen uns Lesermeinungen zur Pufferhöhe. Tatsache ist, dass die in NEM 303 vorgegebene Höhe der Puffermitte über SO von 12,2 (± 0,5) Millimetern für H0 nicht von allen Herstellern als Norm ernst genommen wird. So genannte Hausnormen lassen Freiräume nach oben. Die Märklin-50 ist nur ein Beispiel. Man könnte zwar sagen, dass ein guter Millimeter Differenz aus etwas Entfernung keine Rolle spielt. Ich nehme es gewöhnlich aber genauer. *abp*

HERPA ▶ EINSATZFAHRZEUGE UND FRAMOS



Ford-Transit und VW-T3 stehen für Blaulichteinsätze der 80er-Jahre.



„Für ein Paket seid ihr zu zweit hierher gefahren?" – „Das ist sauschwer!"

Beiden H0-Blaulichtfahrzeugen von Herpa sieht man ihr Modellalter schon ein wenig an. Dem Ford Transit (91794; 14,50 Euro) und VW T3 (91848; 14,50 Euro) fehlen so manche Details, welche die wesentlich jüngere 1:87-Miniatur des Framo 601/2 (91978; 16,50 Euro) auszeichnen: detailliertes Fahrwerk, angesetzter Auspuff, feine Rückspiegel als Zurüstteile.

SCHUCO ▶ WESTFALIA-JOKER FÜR H0



Einige Ansetzteile aus Kunststoff (Dach, Stoßstangen) und eine sorgfältige Bedruckung auch der Kennzeichen zeichnen die Variante (45 261 4100; 9,95 Euro) des VW-T3-Bulli aus. Eine schöne Ergänzung für die Modellbahn.

„Sag mal, wann kommt denn dein blöder Dampfzug eigentlich?"

PREISER ▶ ALT-BUNDESKANZLER FÜR H0



Wer prominenten Besuch auf seiner Modellbahn oder auf einem Diorama nachstellen will, der kann nun unter gleich drei neuen Preiser-Alt-Kanzlern wählen. Willy Brandt, Helmut Schmidt und Helmut Kohl zeigen sich auch in der Verkleinerung in typischem Habitus (hab ich meine Zigaretten ...). Jeder Kanzler ist ein Schnäppchen für jeweils 2,99 Euro (28172 - 74).

VAMPISOL ▶ CHARAKTERTYPEN FÜR SPUR 0



FOTO: WERK

Die Resin-Figuren des französischen Herstellers MK 35 sind nun bei Vampisol erhältlich. Das Bahnpersonal, die Arbeiter, Landwirte und Passanten, über 50 verschiedene Figuren im Maßstab 1:43, sind allesamt noch farblich zu behandeln. Ausführliche Informationen, auch zur Bemalung, sind unter www.vampisol.de zu finden.

FKS ▶ FAHRZEUGSUPERUNG IN N

Eine filigrane Pritsche für einen Mercedes-Benz L 1100 bietet FKS für die Spurweite N an. Damit lässt sich ein Wiking-L2500 in einen kleinen Kohlen-Laster verwandeln. Die passenden Briketts gibt es im 4000-Stück-Set ebenso. Info: www.fks-modellbau.de



FOTO: WERK

US-CORNER

Jüngste Märklin-Neukonstruktion für den Z-Markt ist eine E-Unit für den US-Personenverkehr. Die sechsachsigen Lokomotiven aus dem Hause EMD sorgten ab den späten 30er-Jahren für die Ablösung der Dampfloks vor den Schnellzügen Nordamerikas. Die zweimotorigen Dieselloks erreichten immerhin bis zu 160 km/h. Richtig Mühe haben sich die Entwickler gegeben und astreine Loks im Maßstab 1:220 entwickelt. Der Habitus der EMD-E8 wurde sehr gut getroffen. Detaillierte Drehgestellblenden, ein graziles seitliches Lüftergitter, perfekt eingesetzte Fenster, feine Gravuren und einige angesetzte, freistehende Details machen das Z-Modell zu einer kleinen Augenweide. Die Loks laufen sehr ruhig, die Geräuschentwicklung ist minimal und ihr ordentliches Gewicht von 54 Gramm sorgt für ausreichend Zugkraft. Lackierung und Bedruckung sind, wie aus Göppingen gewohnt, ohne Fehl und Tadel. 219,99 Euro (UVP) sind ein stolzer Preis, aber das Modell ist eine Anschaffungs-Überlegung auf jeden Fall wert.





FOTOS (2): RAINER ALBRECHT

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 25 JAHREN: Lückenschluss bei Eichenberg

☐ Das Zusammenwachsen der beiden deutschen Staaten im Jahr 1990 konnte man im MEB 8/1990 mitverfolgen. Neben langen Artikeln über den Potsdamer Platz und die S-Bahn in Berlin im Zeichen der Wende wurde auf der zweiten Umschlagseite (damals noch ganz ohne Werbung) aktuell über den ersten Lückenschluss zwischen DR- und DB-Netz berichtet. Die Strecke Eichenberg – Arenshausen wurde nach 1945 gesperrt und demontiert. Als erste Strecke nach dem Fall der Mauer konnte sie nach kurzer Bauzeit schon am 26. Mai 1990 wiedereröffnet werden, 01 1531 zog den Zwickauer Traditionszug. Bis 1994 wurde elektrifiziert, planmäßigen Fernverkehr gibt es heute jedoch keinen mehr.



FOTO: H.-J. KIRSCHE; ARCHIV MEB

KM 1

Spur-I-Fest in Lauingen

☐ Auf dem Firmengelände in Lauingen steigt am 17. und 18. Juli 2015 das zweite KM 1-Sommerfest. Neue Spur-I-Modelle und Handmuster sind live zu erleben, MIBA-Chefredakteur Martin Knaden zeigt seine Ie-Anlage, Digital-Infos und Bautipps stehen auf dem Programm, eine Podiumsdiskussion lädt zum Meinungsaustausch ein. Für das leibliche Wohl sorgt das Küchen-Team, es heizt zum Eisenbahner-Stammtisch am Freitagabend auch den Grill an. Info: www.km-1.de.



FOTO: KM1

BRAWA

Im Rot der Fünfziger

☐ Die Brawa-Umbauwagen, die vor zwei Jahren durch bemerkenswerte Detaillierung Aufsehen erregten, bekommen nun die passende Zuglok. Mit der V 100 können klassische Personenzüge der Epoche III gebildet werden, aber auch viele andere modellbahntaugliche Fuhren. Wir testen die hochdetaillierte Neukonstruktion von Brawa im nächsten Heft.



Bei Brawa wird nicht nur die V 100.10 der Epoche III ausgeliefert, auch Modelle der Baureihen 212 und 213 kommen in den Handel.

ROCO

Im Rot des 21. Jahrhunderts

☐ Das aktuelle Verkehrsrot ist bei weitem nicht so dominant, wie es oft beklagt wird. Die vielen Privaten sorgen für reichlich Farbe, nur die DB AG-Maschinen geben rein rote Tupfer in der Landschaft ab. Roco liefert seine neukonstruierte Traxx F 140 MS dementsprechend in mehreren Farbvarianten aus. Neben dem roten Modell wartet auch die BLS-Version auf unseren Test.



Für vier Systeme und schwere Züge: Die 65 Loks der Baureihe 186 der DB AG fahren auch nach Frankreich und Belgien.

MEB-FRÜHLINGSGEWINNSPIEL

Gewinner

☐ Die vielen Preise aus dem MEB-Frühlingsgewinnspiel im Heft 04/15 sind mittlerweile bei ihren glücklichen Gewinnern angelangt. Wir wünschten viel Freude mit den Modellen in den Baugrößen Z bis G, und diese Freude scheint bei unseren Lesern auch aufgekommen zu sein. Uwe Röder schrieb uns: „Ich habe mich sehr über die TT-Diesellok der Baureihe 245 von Tillig gefreut. Da ich als Lokführer der Dresdner S-Bahn auch zahlreiche Lokmodelle der Neuzeit auf meiner Anlage habe, ist sie eine ideale Ergänzung. Die 245 ist ja bereits zu Repräsentationszwecken hier zwischen Dresden und Görlitz im Einsatz gewesen." „Beste Wünsche an die Glücksfee" von Günter Klengel haben wir natürlich auch weitergegeben, unsere Kollegin freut sich schon auf die nächste Ziehung.



Die 03 1060 mit Stromlinienschale von Märklin bereichert nun die Sammlung von Günter Klengel.



FOTOS (2): PRIVAT

Klein aber mein: Erst auf den zweiten Blick erkennt man das neue TT-Modell von Uwe Röder vor einer Spielplatz-Lok.



FOTO: PRIVAT

LESERECHO

T im Koffer

☐ Schon im Jahr 2011 baute unser Leser Bernd Rümkasten in einem kleinen Koffer mit den Maßen 30 mal 42 Zentimeter seine Spur-T-Anlage. Zweimal war sie bereits auf Ausstellungen in Halberstadt und Thale zu sehen. Mit den Laufeigenschaften des Dieseltriebwagens und einer kleinen Diesellok ist er sehr zufrieden. Das Zubehör (Häuser, Autos, Figuren, Boote, Bäume und Palmen am See) stammt sämtlich aus dem immer größer werdenden Spur-T-Angebot.

EISENBAHN-ROMANTIK – MOROP – BDEF – MOBA

Internationaler Tag der Modelleisenbahn

☐ „Die kleine Eisenbahn soll einen riesengroßen Bahnhof bekommen!" Auf Initiative der SWR-Sendereihe Eisenbahn-Romantik und des europäischen Verbands MOROP (mit allen Mitgliedsverbänden), unterstützt von BDEF und MOBA, soll am 2. Dezember ein „Internationaler Tag der Modelleisenbahn" stattfinden. Er soll mithelfen, die kleinen Bahnen wieder ins Blickfeld der Menschen zu bringen. An diesem Tag und dem darauffolgenden Wochenende sollen weltweit Modellbahnen in Betrieb gehen, sollen Anlagen ihre Pforten öffnen und Ausstellungen organisiert werden. Immer wieder wurde in den letzten Jahren das Ende der Modelleisenbahn vorausgesagt, doch sie ist so lebendig wie eh und je. Das beweisen die Besucherzahlen auf Modellbahnmessen, wo sich die Massen an den Anlagen nicht sattsehen können. Als kreatives und lebensnahes Spielzeug und als technisch anspruchsvolles Hobby soll die Modellbahn weiterleben, das wünschen sich die Initiatoren.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Klaus Eckert (keck), Korbinian Fleischer (kf), Michael Robert Gauß (mrg), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,
bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 26, ab 1.1.2014,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Marcus Henschel, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 57,40 €
Großes Abonnement 74.- €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 68,60 €;
Großes Abonnement 82,- €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, (08141) 53481-103)
Ingrid Haider, Petra Schwarzendorfer, Nicole Friedl (Bestellservice, (08141) 53481-0)

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]



FOTO: JÜRGEN HÖRSTEL

TRAXX – EINE ERFOLGSGESCHICHTE AUS KASSEL

Mit der Traxx-Familie ist der Kasseler Bombardier-Standort bestens ausgelastet. Hunderte Loks in unterschiedlichsten Versionen verließen bereits die Hallen an der Holländischen Straße und die Auftragsbücher sind noch immer gut gefüllt.



GRAFIK: CHRISTIAN SCHLAG

EINE WOCHE IM ALLGÄU

Im Bahnhof Röthenbach stiegen die Urlauber einst in den Bockerlzug um. Mit gleich zwei Nebenbahnen ist der Abzweigbanhof ein anspruchsvolles Motiv für die Nachbildung im Modell.

Das September-Heft erscheint am

12. August

bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch



FOTO: GÜNTER MEYER

MIT DER DR ÜBER BERG UND TAL

Das Erzgebirge und die Bahn, wichtiger Motor für die Erschließung der Region, waren lange eine Symbiose.

AUSSERDEM

Königin der Dampfloks

Märklin bringt die bayerische S3/6 für H0. Wir nehmen die Neukonstruktion unter die Lupe.

R wie Regensburg

Im Güterwagen-ABC dreht sich alles um die Drehschemelwagen des Gattungsbezirks Regensburg.

Märklin-Feeling auf 400 m²

Das Porsche-Traumwerk in Anger bei Bad Reichenhall öffnete jüngst seine Pforten.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: LUDWIG ROTTHOWE

EIN TAG AM MEER

Früher fuhr man noch mit der Bahn an die See. Eine Fahrkarte nach Norddeich Mole zu lösen, war aber nicht ganz leicht.



FOTO: MICHAEL R. GAUSS

ZWEI PFUND KOTELETT, BITTE!

Ein neues Busch-Thema heißt „Landmetzgerei Adler". Michael R. Gauss macht einen Gestaltungs-Vorschlag.